

Az Európai Unió Hivatalos Lapja

L 249



Magyar nyelvű kiadás

Jogszabályok

63. évfolyam

2020. július 31.

Tartalom

I Jogalkotási aktusok

RENDELETEK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1054 rendelete (2020. július 15.) az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról 1
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1055 rendelete (2020. július 15.) az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról 17
- ★ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról ⁽¹⁾ 33

IRÁNYELVEK

- ★ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1057 irányelve (2020. július 15.) a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint az 1024/2012/EU rendelet módosításáról 49

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

I

(Jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2020/1054 RENDELETE

(2020. július 15.)

az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A járművezetők számára biztosított megfelelő munkakörülmények és a közúti szállítási vállalkozások számára biztosított tisztességes üzleti feltételek kiemelt fontossággal bírnak a biztonságos, hatékony és szociálisan felelős közúti szállítási ágazat megteremtése szempontjából, annak érdekében, hogy biztosítva legyen a megkülönböztetés tilalma, és hogy az ágazat vonzza a szakképzett munkaerőt. E folyamat elősegítése érdekében elengedhetetlen, hogy a közúti szállításra vonatkozó uniós szociális szabályok világosak, arányosak, a célnak megfelelőek, könnyen alkalmazhatók és végrehajthatók legyenek, valamint az Unió egészében hatékony és következetes módon végrehajtásra kerüljenek.
- (2) A közúti szállításra vonatkozó hatályos uniós szociális szabályok és különösen az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ végrehajtásának hatékonyságát és eredményességét értékelve az említett jogi keret végrehajtásakor bizonyos hiányosságokat határoztak meg. A heti pihenőidőre, a pihenőhelyekre, a több fős személyzet tagjait megillető szünetekre vonatkozó nem egyértelmű szabályok, valamint a járművezetők hazatérésére vonatkozó szabályok hiánya eltérő értelmezésekhez és végrehajtási gyakorlatokhoz vezet a tagállamokban. A közelmúltban számos tagállam egyoldalú intézkedéseket vezetett be, tovább növelve ezzel a jogbizonytalanságot, valamint a járművezetőkkel és a fuvarozókkal szembeni egyenlőtlen bánásmódot. A maximális napi és heti vezetési idők ugyanakkor hatékonyan hozzájárulnak a járművezetők szociális körülményeinek és általában véve a közúti közlekedésbiztonságnak a javításához. Lankadatlan erőfeszítésekre van szükség a megfelelő biztosítása érdekében.

⁽¹⁾ HL C 197., 2018.6.8., 45. o.

⁽²⁾ HL C 176., 2018.5.23., 57. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2019. április 4-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2020. április 7-i állásfoglalása első olvasatban (HL C 151., 2020.5.6., 1. o.). Az Európai Parlament 2020. július 9-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

- (3) A közúti közlekedésbiztonság előmozdítása érdekében fontos arra ösztönözni a szállítási vállalkozásokat, hogy olyan biztonsági kultúrát alakítsanak ki, amelyet minden szinten tiszteletben tartanak. Különösen a vezetésre és a pihenésre vonatkozó szabályok megsértésének vagy a közúti közlekedésbiztonság veszélyeztetésének elkerülése érdekében nem szabad megengedni, hogy a teljesítményalapú díjazást az utasoknak a célállomásra történő eljuttatásához vagy az áruk kiszállításához szükséges időhöz kössék.
- (4) Az 561/2006/EK rendelet utólagos értékelése megerősítette, hogy az uniós szociális szabályok következetlen és nem hatékony végrehajtása elsősorban a nem egyértelmű szabályokra, az ellenőrzési eszközök nem hatékony és egyenlőtlen használatára, valamint a tagállamok közötti elégtelen közigazgatási együttműködésre vezethető vissza.
- (5) Az egyértelműség és a következetesség javítása érdekében meg kell határozni a járművek nem kereskedelmi célú használatának az 561/2006/EK rendelet hatálya alóli mentességét.
- (6) Az egyértelmű, megfelelő, arányos és egységes módon végrehajtott szabályok elengedhetetlenek továbbá a járművezetők munkakörülményeinek javítására vonatkozó szakpolitikai célok elérése és különösen a fuvarozók közötti torzításmentes és tisztességes verseny biztosítása, valamint az összes úthasználó közúti közlekedésbiztonságának elősegítése érdekében.
- (7) A szünetekre vonatkozó jelenlegi követelmények a több fős személyzet tagjaiként dolgozó járművezetők esetében nem bizonyultak megfelelőnek és nem kivitelezhetőnek. Ezért a szünetek rögzítésére vonatkozó követelményeket célszerű hozzáigazítani a több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezetők által végzett szállítási műveletek sajátosságaihoz, anélkül, hogy ezzel veszélybe kerülne a járművezetők és a közúti közlekedés biztonsága.
- (8) A nemzetközi távolsági áruszállítást végző járművezetők hosszú időszakokat töltenek az otthonuktól távol. A rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó jelenlegi követelmények feleslegesen meghosszabbíthatják ezeket az időszakokat. Ezért kívánatos a rendszeres heti pihenőidőre vonatkozó rendelkezések oly módon történő kiigazítása, amely megkönnyíti a járművezetők számára, hogy a nemzetközi szállítási műveleteket a szabályoknak megfelelően hajtsák végre és a rendszeres heti pihenőidőre otthonukba érjenek, úgy, hogy minden csökkentett heti pihenőidőért teljes kompenzációban részesüljenek. Tekintettel a személyszállítás és az áruszállítás közötti különbségekre, ez a lehetőség nem alkalmazandó a személyszállítást végző járművezetőkre.
- (9) A járművezetők pihenőidejének ütemezésére vonatkozó rugalmasságnak átláthatónak és kiszámíthatónak kell lennie a járművezető számára, és semmilyen módon nem veszélyeztetheti a közúti közlekedés biztonságát azáltal, hogy fokozza a járművezetők fáradtságát és nem vezethet a munkakörülmények romlásához. Ez a rugalmasság ezért nem változtathatja meg a járművezető munkaidejére vagy a kéthetes maximális vezetési időre vonatkozó jelenlegi szabályokat, és a csökkentett pihenőidő kompenzációjára vonatkozó szigorúbb szabályok hatálya alá kell, hogy tartozzon.
- (10) Annak biztosítása érdekében, hogy e rugalmassággal ne lehessen visszaélni, alapvető fontosságú hatályának egyértelmű meghatározása, és megfelelő ellenőrzés előírása. A hatályt ezért azokra a járművezetőkre kell korlátozni, akik a referencia-időszakban a csökkentett heti pihenőidőt a vállalkozás tagállamán kívül és a járművezető tartózkodási helyének országán kívül. Ez ellenőrizhető a menetíró készülék által rögzített adatoknak a közúti és a szállítási vállalkozás telephelyén történő lekérdezésével, mivel ezek az adatok tartalmazzák a pihenőidő kezdetének és végének helyét, valamint az egyes járművezetőkre vonatkozó információkat.
- (11) Az eredményes végrehajtásbiztosítása érdekében alapvető fontosságú, hogy az illetékes hatóságok a közúti ellenőrzések végzése során meg tudják állapítani, hogy a vezetési és a pihenőidőt megfelelően betartották-e az ellenőrzés napján és az azt megelőző 56 napon.
- (12) A gyors technológiai fejlődés a vezetési rendszerek fokozatos automatizálását eredményezi, amely kevésbé, vagy egyáltalán nem igényli a járművezető vezetésbe történő bevonását. E változások kezelése érdekében szükség lehet a hatályos jogszabályok – többek között a vezetési és a pihenőidőre vonatkozó szabályok – kiigazítására a közúti közlekedésbiztonság, az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és a munkakörülmények javítása érdekében, lehetővé téve egyúttal azt, hogy az Unió úttörő szerepet töltsön be új innovatív technológiák és gyakorlatok terén. Ezért a Bizottságnak jelentést kell benyújtania az önműködő vezetési rendszerek tagállamokban való használatának, így többek között az önvezetési technológiák előnyeinek értékeléséről.
- (13) A társadalmi haladás előmozdítása érdekében célszerű meghatározni, hogy hol lehet eltölteni a heti pihenőidőt, ezáltal gondoskodva arról, hogy a járművezetők megfelelő pihenési feltételeket élvezzenek. A szálláshely színvonala különösen fontos a rendszeres heti pihenőidő során, amelyet a járművezetőnek a vezetőfülkén kívül, a szállítási vállalkozásnak mint munkáltatónak a költségére igénybe vett megfelelő szálláshelyen kell töltenie. A járművezetők jó munkakörülményeinek és biztonságának garantálása érdekében célszerű egyértelművé tenni azt a követelményt, hogy ha a járművezetők otthonuktól távol töltik a rendszeres heti pihenőidejüket, színvonalas és genderbarát szálláshelyet kell biztosítani számukra.

- (14) Elő kell írni továbbá azt, hogy a szállítási vállalkozások oly módon szervezzék a járművezetők munkáját, hogy az otthontól távol töltött időszakok ne legyenek túlságosan hosszúak, és a járművezetők a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként hosszabb pihenőidőben részesülhessenek. A hazatérés megszervezése során lehetővé kell tenni a járművezető részére, hogy a szállítási vállalkozásnak a székhelye szerinti tagállamban található valamelyik működési központjába vagy a tartózkodási helyére térjen vissza, és a járművezetők szabadon eldönthetik, hogy hol töltik a pihenőidejüket. Annak igazolása érdekében, hogy a szállítási vállalkozás teljesíti a rendszeres hazatérés megszervezésével kapcsolatos kötelezettségeit, a szállítási vállalkozásnak képesnek kell lennie a menetíró készülék által rögzített adatok, a járművezetői munkalapok vagy az egyéb dokumentumok felhasználására. Ezeknek a bizonyítékoknak rendelkezésre kell állniuk a szállítási vállalkozás telephelyén, hogy azokat az ellenőrző hatóságok kérésére be lehessen mutatni.
- (15) Miközben a rendszeres heti pihenőidő és a hosszabb pihenőidők nem tölthetők a járműben vagy egy parkolóban, hanem csak egy megfelelő szálláshelyen, amely a parkoló mellett is elhelyezkedhet, rendkívül fontos, hogy a járművezetők olyan biztonságos és védett parkolót tudjanak találni, amely megfelelő szintű biztonságot kínál és megfelelő létesítményekkel rendelkezik. A Bizottság már megvizsgálta, hogy miként lehetne ösztönözni színvonalas parkolók kialakítását, ideértve a szükséges minimumkövetelményeket is. Ezért a Bizottságnak biztonságos és védett parkolókra vonatkozó előírásokat kell kidolgoznia. Ezeknek az előírásoknak hozzá kell járulniuk a színvonalas parkolók kialakításának előmozdításához. Az előírások felülvizsgálhatók az alternatív üzemanyagokhoz való jobb hozzáférés biztosítása érdekében, az ezen üzemanyagokkal kapcsolatos infrastruktúra fejlesztésére irányuló szakpolitikákkal összhangban. Fontos továbbá, hogy a parkolók jég- és hőmentesek maradjanak.
- (16) A biztonságos és védett parkolóknak az uniós előírásoknak megfelelően tanúsítandó ellenőrzési eljárások hatálya alá kell tartozniuk. Ezen ellenőrzési eljárások azt is biztosítják, hogy a parkolók folyamatosan megfeleljenek ezeknek az előírásoknak. A Bizottságot ezért meg kell bízni a biztonságos és védett uniós parkolók kialakítására vonatkozó tanúsítási eljárás kidolgozásával.
- (17) A közúti közlekedésbiztonság és a végrehajtás érdeke megkívánja, hogy minden járművezető maradéktalanul tisztában legyen a vezetési és a pihenőidőkre vonatkozó szabályokkal, valamint a fáradtságból fakadó veszélyekkel. E tekintetben fontos, hogy könnyen hozzáférhető információk álljanak rendelkezésre a pihenőhelyekről. Ezért a Bizottságnak egy felhasználóbarát honlapon tájékoztatást kell nyújtania a biztonságos és védett parkolókról. Ezeket az információkat naprakészen kell tartani.
- (18) A parkolók folyamatos biztonságának és védelmének biztosítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a biztonságos és védett parkolók szolgáltatási szintjére vonatkozó előírások kidolgozására, valamint a parkolók biztonságának és védelmének tanúsítására szolgáló eljárások megállapítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak⁽⁵⁾ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (19) Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽⁶⁾ létrehozott felülvizsgált TEN-T-iránymutatások az autópályákon egymástól körülbelül 100 km-es távolságra fekvő parkolók kialakítását irányozzák elő annak érdekében, hogy a kereskedelmi úthasználók számára megfelelő biztonsági és védelmi szintű parkolóhelyek álljanak rendelkezésre. A megfelelő parkolási infrastruktúra kiépítésének felgyorsítása és előmozdítása érdekében fontos, hogy elegendő uniós társfinanszírozási lehetőség álljon rendelkezésre az ilyen pénzügyi támogatás feltételeit meghatározó jelenlegi és jövőbeli uniós jogi aktusokkal összhangban.
- (20) Az Unión belüli számos közúti szállítási művelet esetében az út megtétele részben komppal vagy vasúton történik. Az ilyen műveletek tekintetében ezért egyértelmű, megfelelő rendelkezésekre van szükség a pihenőidőre és a szünetekre vonatkozóan.

⁽⁵⁾ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

- (21) A járművezetők esetenként kerülnek olyan előre nem látható helyzetbe, amely miatt képtelenek az uniós szabályok megsértése nélkül eljutni a heti pihenőidejük megtartásának kívánt helyszínére. Ezért kívánatos a járművezetők számára megkönnyíteni az ilyen helyzetek kezelését, lehetővé téve számukra azt, hogy eljuthassanak a heti pihenőidejük helyszínére. Az ilyen kivételes helyzetek olyan váratlanul jelentkező, elkerülhetetlen és előre nem látható helyzetek, amikor egy rövid időre váratlanul lehetetlenné válik teljes egészében alkalmazni e rendelet rendelkezéseit. Ezért az ilyen helyzetekre nem lehet szisztematikusan hivatkozni az e rendeletnek való megfelelés elkerülése céljából. A megfelelő végrehajtás biztosítása érdekében a járművezetőnek dokumentálnia kell az olyan kivételes helyzeteket, amelyek az említett rendelkezéseknek való megfelelés elmulasztását igazolhatják. Emellett egy védelmi rendelkezéssel kell gondoskodni arról, hogy a járművezető vezetési ideje ne nyúljon túl hosszúra.
- (22) Az eltérő végrehajtási gyakorlatok visszaszorítása és megelőzése, valamint a határokon átnyúló végrehajtás hatékonyságának és eredményességének további fokozása érdekében elengedhetetlen a tagállamok közötti rendszeres közgazgatási együttműködésre vonatkozó egyértelmű szabályok megállapítása.
- (23) A tagállamoknak minden szükséges intézkedést meg kell tenniük annak biztosítása érdekében, hogy az 561/2006/EK és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet ⁽⁷⁾ érintő jogsértések esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó nemzeti szabályok végrehajtása hatékony, arányos és visszatartó erejű legyen. Fontos biztosítani, hogy a szakemberek könnyen hozzáférhessenek az egyes tagállamokban alkalmazott szankciókra vonatkozó információkhoz. Az (EU) 2019/1149 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽⁸⁾ létrehozott Európai Munkaügyi Hatóság elő tudná mozdítani e hozzáférést azáltal, hogy elérhetővé teszi az információkat az (EU) 2018/1724 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽⁹⁾ létrehozott, az Unió valamennyi hivatalos nyelvére elérhető uniós és nemzeti szintű információforrásokhoz és szolgáltatásokhoz való hozzáférést lehetővé tevő egységes portálként működő egységes uniós szintű honlapon.
- (24) Az 561/2006/EK rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni annak érdekében, hogy egyértelművé tegye az említett rendelet rendelkezéseit, továbbá hogy alkalmazásukra és végrehajtásukra vonatkozóan közös megközelítéseket dolgozzon ki. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek ⁽¹⁰⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (25) A 165/2014/EU rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni, a jármű határátlépéseivel és tevékenységeivel kapcsolatos adatok rögzítésére és tárolására vonatkozó kötelezettség egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezések és az adatkövetelményekre és funkciókra, továbbá a menetíró készülékek beépítésére vonatkozó szabályok egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezések meghatározása érdekében. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.
- (26) A szociális szabályok költséghatékonyabb végrehajtása érdekében teljes mértékben ki kell használni a jelenlegi és intelligens menetíró rendszerekben rejlő lehetőségeket, az intelligens menetíró készülékeket pedig kötelezővé kell tenni a bizonyos súlyt meghaladó, és bér munkában vagy díjazás ellenében nemzetközi szállításban részt vevő könnyű haszongépjárművek esetében is. Ezért fejleszteni kell a menetíró készülékek funkcióit, hogy pontosabb helymeghatározást tegyenek lehetővé.
- (27) A szociális szabályok végrehajtásának költséghatékonyasága, az új technológiák gyors kifejlesztése, az uniós gazdaság digitalizációja és a nemzetközi közúti szállítási vállalkozások számára biztosítandó egyenlő versenyfeltételek szükségessége okán le kell rövidíteni az intelligens menetíró készülékeknek a nyilvántartásba vett járművekbe történő beszereléséhez szükséges átmeneti időszakot. Az intelligens menetíró készülékek hozzá fognak járulni az ellenőrzések egyszerűsítéséhez, és így megkönnyítik a nemzeti hatóságok munkáját.

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1149 rendelete (2019. június 20.) az Európai Munkaügyi Hatóság létrehozásáról, a 883/2004/EK, a 492/2011/EU és az (EU) 2016/589 rendelet módosításáról, valamint az (EU) 2016/344 határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 186., 2019.7.11., 21. o.).

⁽⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1724 rendelete (2018. október 2.) az információkhoz, eljárásokhoz, valamint segítségnyújtó és problémamegoldó szolgáltatásokhoz hozzáférést biztosító egységes digitális kapu létrehozásáról, továbbá az 1024/2012/EU rendelet (HL L 295., 2018.11.21., 1. o.).

⁽¹⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (28) Annak biztosítása érdekében, hogy a járművezetők, a fuvarozók és az ellenőrző hatóságok a lehető leghamarabb élvezhessék az intelligens menetíró készülékek nyújtotta előnyöket, így például a határátlépések automatikus rögzítését, a meglévő járműflottákat a részletes műszaki előírások hatálybalépését követően megfelelő időn belül fel kell szerelni ilyen készülékekkel. Ezen időtartam elegendő időt fog biztosítani a felkészüléshez.
- (29) Azokban a járművekben, amelyekben nincs intelligens menetíró készülék, a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen rögzíteni kell a tagállam határán való átlépést a menetíró készülékben.
- (30) A járművezetők munkájának fontos részét képezi a tevékenységeknek a menetíró készülékben történő rögzítése. Ezért alapvető fontosságú, hogy a járművezetők megfelelő képzésben részesüljenek a piaci forgalomba kerülő menetíró készülékek új jellemzőinek használatáról. A képzéssel kapcsolatos költségeket a szállítási vállalkozásoknak – mint munkáltatóknak – kell viselniük.
- (31) A vonatkozó uniós jognak a közúti szállítási ágazatban való megfelelését ellenőrző tisztviselők kihívásokkal néznek szembe a használt menetíró készülékek sokfélesége és a gyorsan fejlődő, kifinomult manipulációs technikák miatt. Ez különösen igaz közúti ellenőrzések esetén. Ezért alapvető fontosságú, hogy az ellenőrző tisztviselők megfelelő képzésben részesüljenek annak biztosítása érdekében, hogy teljes mértékben tisztában legyenek a legfrissebb technológiai fejleményekkel és manipulációs technikákkal.
- (32) A szállítási vállalkozásokra és az ellenőrző hatóságokra háruló terhek csökkentése érdekében lehetővé kell tenni, hogy ha egy ellenőrző tisztviselő ellenőrzés céljából eltávolítja a menetíró készülék plombáját, bizonyos, kellően dokumentált körülmények között újraplombálhassa a készüléket.
- (33) Figyelembe véve a folyamatos technológiai fejlődést, a Bizottság tanulmányozza olyan új műszaki megoldások kifejlesztésének lehetőségét, amelyek ugyanolyan előnyöket és biztonságot kínálnak, mint az intelligens menetíró készülék által biztosított megoldások, ugyanolyan vagy alacsonyabb járulékos költségek mellett.
- (34) Fontos, hogy a harmadik országokban székhellyel rendelkező szállítási vállalkozásokra az Unió területén végzett közúti szállítási műveletek során az uniós szabályokkal egyenértékű szabályok vonatkozzanak. A Bizottságnak meg kell vizsgálnia ennek az elvnek az uniós szinten történő alkalmazását és a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás (AETR megállapodás) összefüggésében megtárgyalandó megfelelő megoldásokat kell javasolnia.
- (35) Az áruszállítás eltér a személyszállítástól. Ezért a Bizottságnak fel kell mérnie, hogy javasolni kell-e megfelelőbb szabályokat a személyszállításra vonatkozóan, különösen 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹¹⁾ 2. cikkének 4. pontjában meghatározott különjáratok tekintetében.
- (36) mivel e rendelet céljait, nevezetesen a járművezetők Unión belüli közúti közlekedésbiztonságának és munkafeltételeinek a vezetési időre, szünetekre és pihenőidőre vonatkozó, közúti szállítás során alkalmazandó szabályok harmonizációjának segítségével történő javítását, valamint a menetíró készülék használatára és használatának végrehajtására vonatkozó szabályok harmonizációját a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban jellegük miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően e rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (37) Az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 561/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (1) bekezdése a következő ponttal egészül ki:

„aa) 2026. július 1-jétől nemzetközi szállítási tevékenységek vagy kabotázsműveletek keretében végzett közúti áruszállítás esetében, ha a jármű megengedett legnagyobb össz tömege pótkocsival vagy félpótkocsival meghaladja a 2,5 tonnát; vagy”

⁽¹¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) az aa) pont helyébe a következő szöveg lép:

„aa) az olyan, legfeljebb 7,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű járművek vagy járművek kombinációja, amelyeket:

i. olyan anyagok, felszerelések vagy gépek szállítására használnak, amelyekre a járművezetőnek a munkája során szüksége van, vagy

ii. olyan áruk célba juttatására használnak, amelyeket kézműipari eljárással gyártottak,

és amelyeket kizárólag a vállalkozás telephelyétől számított 100 km-es sugarú körben juttatnak célba, feltéve, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége, és a szállítás nem bér munkában vagy díjazás ellenében került elvégzésre;”;

b) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„ha) áruszállításra használt, pótkocsival vagy félpótkocsival együtt 2,5 tonnánál nagyobb, de 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járművek, amennyiben a szállítást nem bér munkában vagy díjazás ellenében végzik, hanem a vállalat vagy a járművezető saját számlájára, és amennyiben a vezetés nem a járművet vezető személy fő tevékenysége;”.

3. A 4. cikk a következő ponttal egészül ki:

„r) »nem kereskedelmi célú szállítás«: a bér munkában vagy díjazás ellenében vagy saját számlára végzett szállítástól eltérő bármely közúti szállítás, amelyért nem jár közvetlen vagy közvetett javadalmazás, és amelyből nem keletkezik a jármű vezetője vagy mások számára közvetlen vagy közvetett jövedelem, és amely nem áll összefüggésben szakmai vagy kereskedelmi tevékenységgel.”;

4. A 6. cikk (5) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(5) A járművezetőnek egyéb munkaként kell bejegyeznie minden, a 4. cikk e) pontjában meghatározott módon töltött időt, valamint minden, az ezen rendelet hatálya alá nem tartozó kereskedelmi művelet céljából történő járművezetéssel töltött időt, továbbá a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 34. cikke (5) bekezdése b) pontjának iii. alpontjával összhangban be kell jegyeznie minden, a 2002/15/EK irányelv 3. cikkének b) pontjában meghatározott készenléti időt. Ezt a bejegyzést kézzel kell megtenni az adatrögzítő lapon, a kinyomtatott lapon, vagy kézzel kell bevinni a menetíró készülékbe.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).”.

5. A 7. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„A több fős személyzet tagjaként dolgozó járművezető megtarthatja a 45 perces szünetét egy másik járművezető által vezetett járműben is, feltéve, hogy a szünetet tartó járművezető nem vesz részt a járművezetésben.”

6. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) Bármely két, egymást követő héten a járművezetőnek tartania kell legalább:

a) két rendszeres heti pihenőidőt; vagy

b) egy rendszeres heti pihenőidőt és egy legalább 24 órás csökkentett heti pihenőidőt.

A heti pihenőidőnek legkésőbb az előző, heti pihenőidő végétől számított hat, 24 órás időszak végén meg kell kezdődnie.

Az első albekezdéstől eltérve, nemzetközi áruszállítást végző járművezető a székhely szerinti tagállamon kívül két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tarthat, feltéve, hogy a járművezető bármely négy egymást követő héten legalább négy, heti pihenőidőt tart, amelyek közül legalább kettő rendszeres heti pihenőidő.

E bekezdés alkalmazásában a járművezetőt nemzetközi szállítást végzőnek kell tekinteni, ha két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt a munkáltató székhelye szerinti tagállamon és a járművezető tartózkodási helye szerinti országon kívül kezd meg.”;

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(6b) A heti pihenőidők csökkentését a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt egészben megtartott, a csökkentésnek megfelelő pihenőidővel kell kompenzálni.

Amennyiben a (6) bekezdés harmadik albekezdésének megfelelően két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartottak, a következő heti pihenőidőt az e két csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott pihenőidőnek kell megelőznie.”;

c) a (8) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(8) A rendszeres heti pihenőidők és a korábbi csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb heti pihenőidők nem tarthatók a járműben. Ezeket megfelelő alvási és tisztálkodási helyiségekkel rendelkező, erre alkalmas genderbarát szálláshelyen kell megtartani.

A járművön kívüli szálláshellyel kapcsolatos költségeket a munkáltatónak kell fedeznie.”;

d) a 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(8a) A szállítási vállalkozásnak oly módon kell megszerveznie a járművezetők munkáját, hogy azok minden, négy egymást követő hétből álló időszakban vissza tudjanak térni a munkáltatónak a székhelye szerinti tagállamban található azon működési központjába, amely a járművezető szokásos állomáshelye és ahol a járművezető heti pihenőideje kezdetét veszi, vagy a járművezetők tartózkodási helyére annak érdekében, hogy legalább egy rendszeres heti pihenőidőt vagy egy 45 óránál hosszabb, a csökkentett heti pihenőidő kompenzációjaként tartott heti pihenőidőt tarthassanak.

Mindazonáltal, ha a járművezető a (6) bekezdéssel összhangban két egymást követő csökkentett heti pihenőidőt tartott, a szállítási vállalkozásnak úgy kell megszerveznie a járművezető munkáját, hogy a járművezető a kompenzációjaként tartott, 45 óránál hosszabb rendszeres heti pihenőidő kezdete előtt visszatérhessen.

A vállalkozásnak dokumentálnia kell, hogy miként tesz eleget ennek a kötelezettségnek, és a dokumentációt a telephelyén kell őriznie azért, hogy kérésre be tudja azt mutatni az ellenőrző hatóságoknak.”;

e) a 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(10) A Bizottság legkésőbb 2022. augusztus 21-ig értékelést és jelentést készít a Parlament és a Tanács részére arról, hogy a személyszállítás vonatkozásában el lehet-e fogadni ennél megfelelőbb szabályokat az 1073/2009/EK rendelet 2. cikke 4. pontjában meghatározottak szerinti, személyszállítást végző különjáratok vezetői tekintetében.”.

7. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„8a. cikk

(1) A Bizottság biztosítja, hogy a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetők számára könnyen hozzáférhetők legyenek a biztonságos és védett parkolókra vonatkozó információk. A Bizottság jegyzéket tesz közzé a tanúsítvánnyal rendelkező összes parkolóról annak érdekében, hogy a járművezetők részére megfelelő szolgáltatás álljon rendelkezésre a következő tekintetben:

— behatolásérzékelés és -védelem,

- megvilágítás és láthatóság,
- segélyhívási lehetőségek (kapcsolattartó pontok és eljárások),
- genderbarát tisztálkodási helyiségek,
- étel- és italvásárlási lehetőségek,
- kommunikációs összeköttetések,
- áramellátás.

Az ilyen parkolók jegyzékét egy rendszeresen frissített, központi hivatalos weboldalon kell hozzáférhetővé tenni.

(2) A Bizottság a 23a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az (1) bekezdésben felsorolt területeken nyújtandó szolgáltatási és biztonsági szintet részletesebben meghatározó előírások megállapítása céljából, valamint a parkolók tanúsítási eljárásaira vonatkozóan.

(3) Minden olyan parkoló, amely tanúsítvánnyal rendelkezik, feltüntetheti, hogy az uniós szabványok és eljárások szerinti tanúsítvánnyal rendelkezik.

Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 39. cikke (2) bekezdésének c) pontjával összhangban a tagállamoknak ösztönözniük kell a kereskedelmi úthasználóknak szánt parkolóhelyek létrehozását.

(4) A Bizottság 2024. december 31-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a járművezetők által igénybe vehető megfelelő pihenőhelyek és a védett parkolók rendelkezésre állásáról, valamint a (2) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokkal összhangban tanúsított biztonságos és védett parkolók kiépüléséről. A jelentésben a Bizottság felsorolhat olyan intézkedéseket, amelyek a biztonságos és védett parkolók számának növelését és minőségének javítását szolgálják.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

8. A 9. cikk a következőképpen módosul:

a) (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 8. cikktől eltérve, amennyiben a járművezető egy komppal vagy vonattal szállított járművet kísér, és rendszeres napi pihenőidőt vagy csökkentett heti pihenőidőt tart, ezt a pihenőidőt – legfeljebb kétszer – meg lehet szakítani egyéb tevékenységekkel, amelyek együttes időtartama nem haladhatja meg az 1 órát. E rendszeres napi pihenőidő vagy csökkentett heti pihenőidő során a járművezető számára hálókabinnak vagy háló- vagy fekvőhelynek kell rendelkezésre állnia.

A rendszeres heti pihenőidők tekintetében ez az eltérés kizárólag abban az esetben alkalmazandó a kompon vagy vonaton történő utazásokra, ha:

a) az utazás menetrend szerinti időtartama legalább 8 óra; és

b) a járművezető számára hálókabin áll rendelkezésre a kompon vagy a vonaton.”;

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A járművezető által utazással töltött bármely időszak, annak érdekében hogy eljusson arra a helyre, vagy oda visszatérjen, ahol az ezen rendelet hatálya alá eső jármű található, azért, hogy azt a járművet átvegye, amely továbbá nem a járművezető otthonánál és nem is a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnál található, nem számít pihenőidőnek vagy szünetnek, hacsak nincs a járművezető kompon vagy vonaton, és nem áll a rendelkezésére hálókabin, háló- vagy fekvőhely.”.

9. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„9a. cikk

A Bizottság 2025. december 31-ig jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, amelyben értékeli az önműködő vezetési rendszerek tagállamokban való használatát. A jelentés különös figyelmet fordít az említett rendszereknek a vezetési időre és a pihenőidőre vonatkozó szabályokra gyakorolt lehetséges hatására. A jelentést adott esetben az e rendelet módosítására irányuló jogalkotási javaslatnak kell kísérnie.”

10. A 10. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A szállítási vállalkozás nem adhat az általa alkalmazott vagy a rendelkezésére bocsátott járművezetők számára a megtett távolsághoz, a célba juttatás sebességéhez és/vagy a szállított áru mennyiségéhez kapcsolódó fizetséget – jutalom vagy bérpótlék formájában sem –, ha e fizetség olyan jellegű, hogy az veszélyezteti a közúti közlekedésbiztonságot és/vagy e rendelet megsértésére ösztönöz.”

11. A 12. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„Amennyiben ez nem veszélyezteti a közúti közlekedés biztonságát, a járművezető kivételes körülmények között eltérhet továbbá a 6. cikk (1) és (2) bekezdésétől, valamint a 8. cikk (2) bekezdésétől is azért, hogy a napi és a heti vezetési időt legfeljebb egy órával túllépve elérje a munkáltató működési központját vagy saját tartózkodási helyét, hogy ott heti pihenőidőt vegyen ki.

Ugyanezen feltételek mellett a járművezető legfeljebb két órával túllépheti a napi és heti vezetési időt, feltéve, hogy 30 perces, megszakítás nélküli szünetet tartott közvetlenül az annak érdekében meghosszabbított vezetési idő előtt, hogy elérje a munkáltató működési központját vagy saját lakóhelyét, hogy ott heti pihenőidőt vegyen ki.

A járművezetőnek a menetíró készülék adatrögzítő lapján, a menetíró készülékből kinyomtatott lapon vagy a munkalapon legkésőbb az úticél elérésekor vagy egy megfelelő megállóhelyre történő megérkezéskor kézzel fel kell tüntetnie az ilyen jellegű eltérések okát.

A vezetési idő meghosszabbításának időtartamát kompenzálni kell egy, a kérdéses hetet követő harmadik hét vége előtt bármely másik pihenőidővel egyben megtartott, a vezetési idő meghosszabbításával egyenértékű pihenőidővel.”

12. A 13. cikk (1) bekezdése a következőképpen módosul:

a) az e) pont helyébe a következő szöveg lép:

„e) olyan járművek, amelyeket kizárólag olyan szigeteken vagy az ország felségterületének többi részétől elszigetelt olyan régiókban használnak, amelyek területe legfeljebb 2 300 négyzetkilométer, és amelyek az ország felségterületének többi részével nem állnak összeköttetésben gépjármű-használatra igénybe vehető híddal, gázlóval vagy alagúttal, és nem határosak más tagállammal;”;

b) a bekezdés a következő pontokkal egészül ki:

„q) olyan járművek vagy járművek kombinációja, amelyek egy építési vállalkozás számára építőipari gépeket szállítanak a vállalkozás telephelyétől számított legfeljebb 100 km sugarú körön belül, feltéve, hogy a jármű vezetése nem a járművezető fő tevékenysége;

r) előre kevert beton szállítására használt járművek.”.

13. A 14. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Sürgős esetben, kivételes körülmények között a tagállamok átmeneti kivételt engedélyezhetnek legfeljebb 30 napos időszakra, amelyről – megfelelő indoklással ellátva – haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság ezt az információt haladéktalanul közlésezi egy nyilvános weboldalon.”

14. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

A tagállamok biztosítják, hogy a 3. cikk a) pontjában említett járművek vezetőire olyan nemzeti szabályozás vonatkozzon, amely megfelelő védelmet nyújt a megengedett vezetési idők és kötelező szünetek és pihenőidők tekintetében. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot az ilyen járművezetőkre alkalmazandó releváns nemzeti szabályozásról.”

15. A 16. cikk (3) bekezdésének a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) legalább az ellenőrzés napját és az azt megelőző 56 napot felölelő időszakra vonatkozóan tartalmazza a (2) bekezdésben meghatározott összes adatot; ezeket az adatokat egy hónapot meg nem haladó rendszeres időközönként frissíteni kell;”

16. A 19. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok szabályokat állapítanak meg az e rendelet és a 165/2014/EU rendelet megsértése esetén kiszabandó szankciókra vonatkozóan, és megtesznek minden olyan intézkedést, amely azok végrehajtásának biztosításához szükséges. Az említett szankcióknak hatékonyak, a jogsértéseknek a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) III. melléklete szerinti súlyával arányosnak, valamint visszatartó erejűnek és megkülönböztetésmentesnek kell lenniük. E rendelet és a 165/2014/EU rendelet semmilyen megsértése nem vonhat maga után egynél több szankciót vagy eljárást. A tagállamok értesítik a Bizottságot ezekről a szabályokról és intézkedésekről, valamint az arányosságuk értékelésére szolgáló, nemzeti szinten kiválasztott módszerről és kritériumokról. A tagállamok az ezeket érintő minden későbbi módosításról haladéktalanul értesítik a Bizottságot. A Bizottság tájékoztatja a tagállamokat az említett szabályokról és intézkedésekről, valamint azok esetleges módosításáról. A Bizottság gondoskodik arról, hogy ezek az információk az Unió összes hivatalos nyelvén megjelenjenek egy kifejezetten erre a célra szolgáló nyilvános weboldalon, részletes tájékoztatást nyújtva a tagállamokban alkalmazandó ilyen szankciókról.

(*) A Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK határozat végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).”

17. A 22. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 2006/22/EK irányelv 8. cikkében meghatározott követelményekkel összhangban a tagállamok e rendelet következetes alkalmazásának és hatékony végrehajtásának elősegítése érdekében egymással szorosan együttműködnek, és egymás számára haladéktalanul biztosítják a kölcsönös segítségnyújtást.”;

b) a (2) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„c) más olyan specifikus információk – például a vállalkozás kockázati besorolása –, amelyek következményekkel járhatnak az e rendeletnek való megfelelésre.”;

c) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3a) Az e rendelet keretében történő információcsere céljára a tagállamok a 2006/22/EK irányelv 7. cikkének megfelelően a közösségen belüli kapcsolattartásra kijelölt szerveket veszik igénybe.

(3b) A kölcsönös igazgatási együttműködést és segítségnyújtást díjmentesen kell biztosítani.”.

18. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„23a. cikk

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 8a. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt éves időtartamra szól 2020. augusztus 20-tól kezdődő hatállyal.

A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8a. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban (*) foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 8a. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

(*) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”

19. A 24. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 4. cikkét kell alkalmazni.

(2a) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”

20. A 25. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdés b) pontjában említett esetekben a Bizottság a közös megközelítéseket meghatározó végrehajtási jogi aktusokat fogad el.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 24. cikk (2a) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

2. cikk

A 165/2014/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (1) bekezdése első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ez a rendelet meghatározza a közúti közlekedésben használt menetíró készülékek kialakítására, beépítésére, használatára, tesztelésére és ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségeket és követelményeket az 561/2006/EK rendeletnek, az 1071/2009/EK (*), az 1072/2009/EK (**) és az 1073/2009/EK (***) európai parlamenti és tanácsi rendeletnek, a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (****) és a 92/6/EGK (*****) és a 92/106/EGK tanácsi irányelvnek (*****), valamint – a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetése tekintetében – a 96/71/EK (*****), a 2014/67/EU (*****), valamint az (EU) 2020/1057 (******) európai parlamenti és tanácsi irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

(***) Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

(****) Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

(*****) A Tanács 92/6/EGK irányelve (1992. február 10.) a Közösségben egyes gépjármű-kategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).

(******) A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

(******) Az Európai Parlament és a Tanács 96/71/EK irányelve (1996. december 16.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről (HL L 18., 1997.1.21., 1. o.).

(******) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/67/EU irányelve (2014. május 15.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelv érvényesítéséről és a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről szóló 1024/2012/EU rendelet (az IMI-rendelet) (HL L 159., 2014.5.28., 11. o.).

(******) Az európai parlamenti és a Tanács (EU) 2020/1057 irányelve (2020. július 15.) a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint a 1024/2012/EU rendelet módosításáról (HL L 249., 2020.7.31., 49. o.).”

2. A 3. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Legkésőbb három évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépése évének végét követően a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett következő jármű-kategóriákat fel kell szerelni az e rendelet 8., 9. és 10. cikkében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel:

a) analóg menetíró készülékkel felszerelt járművek;

b) a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2011. szeptember 30-ig alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek;

c) a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2011. október 1-től alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek; és

d) a 3821/85/EGK rendelet I.B. mellékletében foglalt, 2012. október 1-től alkalmazandó műszaki előírásoknak megfelelő digitális menetíró készülékkel felszerelt járművek.

(4a) Legkésőbb négy évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően a nyilvántartásba vétel szerinti tagállamtól eltérő tagállamban üzemeltetett, az (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet (*) I.C. mellékletében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel felszerelt járműveket fel kell szerelni az e rendelet 8., 9. és 10. cikkében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel.

(*) A Bizottság (EU) 2016/799 végrehajtási rendelethez (2016. március 18.) a menetíró készülékek és alkatrészeik kialakítására, tesztelésére, beépítésére, működtetésére és javítására vonatkozó követelményeket meghatározó 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 139., 2016.5.26., 1. o.).

3. A 4. cikk (2) bekezdése a negyedik franciabekezdést követően a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„— elegendő memóriával kell rendelkeznie az e rendelet szerint előírt valamennyi adat tárolásához,”

4. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

Adatvédelem

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a személyes adatok e rendelettel összefüggésben történő kezelése kizárólag az e rendeletnek és az 561/2006/EK, az 1071/2009/EK, az 1072/2009/EK és az 1073/2009/EK rendeletnek, a 2002/15/EK, a 92/6/EGK és a 92/106/EGK irányelvnek, valamint – a közúti szállításban dolgozó munkavállalók kiküldetése tekintetében – a 96/71/EK, a 2014/67/EU és az (EU) 2020/1057 irányelvnek való megfelelés ellenőrzése céljából történjen.

(2) A tagállamok gondoskodnak különösen a személyes adatok védelméről a tekintetben, hogy azokat kizárólag az (1) bekezdésben említett uniós jogi aktusokhoz szorosan kapcsolódó célokra és az alábbiak vonatkozásában lehessen felhasználni:

a) globális navigációs műholdrendszer (GNSS) használata helymeghatározási adatok rögzítésére a 8. cikkben említett módon;

b) távoli kommunikáció használata ellenőrzés céljából a 9. cikkben említett módon, interfésszel rendelkező menetíró készülék használata a 10. cikkben említett módon, a járművezetői kártyára vonatkozó információk elektronikus cseréje a 31. cikkben említett módon, különös tekintettel az ilyen adatok harmadik országokkal való, határokon átnyúló cseréjére; valamint

c) a szállítási vállalkozások általi nyilvántartás a 33. cikkben említett módon.

(3) A digitális menetíró készüléket úgy kell kialakítani, hogy biztosított legyen a magánélet tiszteletben tartása. Kizárólag az (1) bekezdésben említett célokból szükséges adatok kezelhetők.

(4) A járművek tulajdonosainak, a szállítási vállalkozásoknak és minden más érintett szervezetnek adott esetben meg kell felelniük a személyes adatok védelmére vonatkozó releváns rendelkezéseknek.”

5. A 8. cikk (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A vonatkozó jogszabályoknak való megfelelés ellenőrzésének megkönnyítése érdekében a jármű helyzetét automatikusan rögzíteni kell a következő pontokon, vagy az azokhoz legközelebb eső olyan helyen, ahol fogható műholdas jel:

- a napi munkaidő kezdetének helyén,
- minden alkalommal, amikor a jármű átlépi valamely tagállam határát,
- minden alkalommal, amikor a jármű be- vagy kirakodási műveletet végez,
- a halmozott vezetési idő minden harmadik órájában, és
- a napi munkaidő végének helyén.

Az ellenőrző hatóságok által végzett megfelelés-ellenőrzés megkönnyítése érdekében az intelligens menetíró készüléknek az 561/2006/EK rendeletben előírtak szerint azt is rögzítenie kell, hogy a járművet áru- vagy személyszállításra használják-e.

Az említett célokból az első alkalommal 36 hónappal a 11. cikk első bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően nyilvántartásba vett járműveket fel kell szerelni egy műholdas navigációs rendszeren alapuló helymeghatározási szolgáltatáshoz kapcsolt menetíró készülékkel.

A határátlépésnek és a további tevékenységeknek az első albekezdés második és harmadik franciabekezdésében, valamint a második albekezdésben említett rögzítése azonban – a bizonyos járművek készülékkel való utólagos felszerelésére vonatkozó, a 3. cikk (4) bekezdése szerinti kötelezettség sérelme nélkül – azokra a járművekre alkalmazandó, amelyeket a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követő két év után vettek első alkalommal nyilvántartásba egy tagállamban.”

6. A 9. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Három évvel a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követően a tagállamok a megfelelő mértékben ellátják ellenőrző hatóságait az e cikkben említett adatkommunikáció lehetővé tételéhez szükséges, korai távészlelést biztosító berendezésekkel, figyelembe véve a konkrét végrehajtási követelményeiket és stratégiáikat. Az említett időpontig a tagállamok maguk határozhatnak arról, hogy ellátják-e ellenőrzési hatóságait ilyen korai távészlelést biztosító berendezéssel”;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az (1) bekezdésben említett kommunikáció csak akkor jön létre a menetíró készülékkel, ha az ellenőrző hatóságok berendezései erre irányuló kérést küldenek. Az adatok integritásának, valamint az adatrögzítő és ellenőrző készülékek hitelesítésének érdekében e kommunikációnak biztonságosnak kell lennie. A továbbított adatokhoz csak a 7. cikk (1) bekezdésében említett uniós jogi aktusok és az e rendelet megsértésének ellenőrzésére felhatalmazott ellenőrző hatóságok, valamint a műhelyek férhetnek hozzá, de utóbbiak csak annyiban, amennyiben az a menetíró készülék helyes működésének ellenőrzéséhez szükséges.”;

c) a (4) bekezdés a következő franciabekezdéssel egészül ki:

„— a maximális vezetési idő túllépése.”.

7. A 10. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„Azon járművek menetíró készülékeit, amelyeket a 11. cikk második bekezdésében említett részletes rendelkezések hatálybalépését követő két év után vettek első alkalommal nyilvántartásba egy tagállamban, el kell látni az (1) bekezdésben említett interfésszel.”

8. A 11. cikk a következőképpen módosul:

a) az első bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Annak biztosítása céljából, hogy az intelligens menetíró készülék megfeleljen az e rendeletben meghatározott elveknek és követelményeknek, a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján elfogadja a 8., 9. és 10. cikk egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket, kivéve az olyan rendelkezéseket, amelyek további adatoknak a menetíró készülék általi rögzítését írják elő.

A Bizottság 2021. augusztus 21-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza a 8. cikk (1) bekezdése első albekezdésének második és harmadik franciabekezdésében, valamint a 8. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett, a jármű határátlépéseivel és tevékenységeivel kapcsolatos adatok rögzítésére és tárolására vonatkozó kötelezettség egységes alkalmazására vonatkozó részletes rendelkezéseket.

A Bizottság 2022. február 21-ig végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben meghatározza az 561/2006/EK rendelet 2. cikke (1) bekezdésének aa) pontjában említett járművek menetíró készülékeinek adatkövetelményeire és -funkcióira – ideértve a 8., 9. és 10. cikkben foglaltakat – valamint a beszerelésükre irányadó szabályok egységes alkalmazásához szükséges részletes rendelkezéseket.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 42. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

b) a második bekezdés bevezető mondata helyébe a következő szöveg lép:

„Az első, második és harmadik bekezdésben említett részletes rendelkezések.”.

9. A 22. cikk (5) bekezdése harmadik és negyedik albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„Az eltávolított vagy feltört plombát egy engedéllyel rendelkező szerelőnek vagy műhelynek indokolatlan késedelem nélkül, de legfeljebb az eltávolítást vagy feltörést követő hét napon belül pótolnia kell. Amennyiben a plomba eltávolítására vagy feltörésére ellenőrzés céljából került sor, akkor azt az ellenőrző tisztviselő egy plombáló berendezést és egy egyedi speciális jelet alkalmazva indokolatlan késedelem nélkül újraplombálhatja.

Amennyiben az ellenőrző tisztviselő eltávolítja a plombát, az ellenőrzőkártyát be kell helyeznie a menetíró készülékbe az eltávolítás pillanatában, és annak az ellenőrzés befejezéséig behelyezve kell maradnia, akkor is, ha új plombát helyez fel. Az ellenőrző tisztviselőnek írásbeli nyilatkozatban kell rögzítenie legalább a következő adatokat:

- jármű-azonosító szám,
- tisztviselő neve,
- ellenőrző hatóság és tagállam,
- ellenőrzőkártya száma,
- eltávolított plomba száma,
- a plomba eltávolításának dátuma és időpontja,
- az új plomba száma, amennyiben az ellenőrző tisztviselő új plombát helyezett el.

Az új plomba felhelyezése előtt egy engedéllyel rendelkező műhelynek el kell végeznie a menetíró készülék ellenőrzését és kalibrálását, kivéve, ha a plomba eltávolítására vagy feltörésére ellenőrzés céljából került sor, és azt az ellenőrző tisztviselő lecserélte.”

10. A 26. cikkbe a következő bekezdés kerül beillesztésre:

„(7a) A kibocsátó tagállam illetékes hatósága előírhatja a járművezetők számára, hogy a járművezetői kártyájukat cseréljék le újra, amennyiben ez a vonatkozó műszaki előírásoknak való megfelelés miatt szükséges.”

11. A 34. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A járművezetőnek – attól az időponttól kezdve, amikor a járművet átveszik – minden nap használniuk kell az adatrögzítő lapot vagy a járművezetői kártyát, amikor járművet vezetnek. Az adatrögzítő lapot vagy járművezetői kártyát nem szabad eltávolítani a napi munkaidő vége előtt, kivéve, ha az eltávolítás egyébként megengedett vagy a határátlépést követően az ország betűjele beírásához szükséges. Egyetlen adatrögzítő lap vagy járművezetői kártya sem használható azon az időtartamon túl, amelyre szól.”;

b) az (5) bekezdés b) pontja a következőképpen módosul:

i. a iv. alpont helyébe a következő szöveg lép:

„iv. a  jel alatt: szünet, pihenőidő, éves szabadság vagy betegszabadság.”;

ii. a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„v. a »komp/vonat« jel alatt: A  jelen túlmenően: a kompon vagy vonaton töltött pihenőidő az 561/2006/EK rendelet 9. cikkében előírtak szerint.”;

c) a (6) bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„f) azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi. A járművezetőnek ezen túlmenően az adott tagállamban való első megállása megkezdésekor be kell írnia annak az országnak a betűjelét, amelybe a tagállami határ átlépését követően belép. Ezt az első megállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen kell megtenni. Amennyiben valamely tagállami határ átlépése komppal vagy vonattal történik, a járművezetőnek az érkezési kikötő vagy vasútállomás szerinti ország betűjelét kell beírnia.”;

d) a (7) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(7) A járművezetőnek be kell írnia a digitális menetíró készülékbe azoknak az országoknak a betűjeleit, amelyekben a napi munkaidejét megkezdi és befejezi.

2022. február 2-től kezdve a járművezetőnek annak az országnak a betűjelét is be kell írnia, amelybe tagállami határ átlépését követően lép be, mégpedig az adott tagállamban való első leállása megkezdésekor. Ezt az első leállást a határnál lévő vagy a határon való átlépést követő lehető legközelebbi megállóhelyen kell megtenni. Amennyiben valamely tagállami határ átlépése komppal vagy vonattal történik, a járművezetőnek az érkezési kikötő vagy vasútállomás szerinti ország betűjelét kell beírnia.

A tagállamok előírhatják, hogy az adott tagállam területén belüli szállításokat végző járművezetők az ország betűjele mellett részletesebb földrajzi leírásokat is megadjanak, feltéve, hogy az adott tagállam e részletes földrajzi leírásokról még 1998. április 1. előtt értesítette a Bizottságot.

A járművezetőknek nem szükséges megadniuk az első albekezdésben említett információt, ha a menetíró készülék a 8. cikknek megfelelően automatikusan rögzíti a helymeghatározási adatokat.”.

12. A 36. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

i. az i. pont helyébe a következő szöveg lép:

„i. az adott napon és az azt megelőző 56 napban használt adatrögzítő lapok,”;

ii. a iii. pont helyébe a következő szöveg lép:

„iii. az adott napon és az azt megelőző 56 napban készített bármely kézi bejegyzés és kinyomtatott lap.”;

b) a (2) bekezdés ii. pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„ii. az adott napon és az azt megelőző 56 napban készített bármely kézi bejegyzés és kinyomtatott lap.”.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Az 1. cikk (15) bekezdését és a 2. cikk (12) bekezdését 2024. december 31-től kell alkalmazni

Ez a rendelet teljes egészében kötelező, és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. július 15-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

D.M. SASSOLI

a Tanács részéről

az elnök

J. KLOECKNER

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2020/1055 RENDELETE

(2020. július 15.)

az 1071/2009/EK rendeletnek, az 1072/2009/EK rendeletnek és az 1024/2012/EU rendeletnek a közúti fuvarozási ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ és az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁵⁾ végrehajtásával kapcsolatos tapasztalatok rámutattak arra, hogy az e rendeletekben meghatározott szabályok számos ponton javításra szorulnak.
- (2) Eddig a nemzeti jog eltérő rendelkezésének hiányában a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó szabályok nem vonatkoztak a közúti áru fuvarozásban részt vevő azon vállalkozásokra, amelyek kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy járműszerelvényeket használnak. Az ilyen, nemzeti és nemzetközi szállítási műveleteket egyaránt végző vállalkozások száma egyre növekszik. Ennek eredményeként több tagállam úgy döntött, hogy az 1071/2009/EK rendeletnek a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó rendelkezéseit alkalmazza e vállalkozásokra. Az esetleges joghézagok megelőzése céljából, valamint annak érdekében, hogy közös szabályokkal biztosítani lehessen a legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű, kizárólag áru fuvarozásra szánt gépjárműveket használó ágazat szakmai színvonalának minimális szintjét, és így minden piaci szereplő vonatkozásában közelíteni lehessen a versenyfeltételeket, az említett rendeletet módosítani kell. A 2,5 tonnánál nagyobb, de 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű, kizárólag áru fuvarozásra szánt gépjárműveket vagy járműszerelvényeket üzemeltető, nemzetközi szállításban részt vevő fuvarozók számára kötelezővé kell tenni a szakma gyakorlására vonatkozó követelményeket.
- (3) Az 1072/2009/EK rendelet értelmében bizonyos nemzetközi áru fuvarozói tevékenységek mentességet kaptak az európai közúti áru fuvarozási piacra való belépéshez szükséges közösségi engedélyre vonatkozó kötelezettség alól. E piac szervezésének keretein belül a legfeljebb 2,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy járműszerelvényeket üzemeltető áru fuvarozó vállalkozásoknak mentességet kell adni a közösségi engedélyre vagy egyéb fuvarozási engedélyre vonatkozó kötelezettség alól.
- (4) Bár azok a járművek, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem ér el egy bizonyos határt, nem tartoznak az 1071/2009/EK rendelet hatálya alá, az a rendelet lehetőséget ad a tagállamoknak arra, hogy a rendelkezések egy részét vagy mindegyikét az ilyen járművekre is alkalmazzák.
- (5) Jelenleg a tagállamoknak jogukban áll az 1071/2009/EK rendeletben meghatározott követelményeken felül további követelményeket megállapítani a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozóan. Ez a lehetőség nem bizonyult szükségesnek sürgető szükségletek kielégítése szempontjából, továbbá eltéréseket eredményezett a szakma gyakorlására való jogosultság tekintetében. Következésképpen ezt a lehetőséget meg kell szüntetni.

⁽¹⁾ HL C 197., 2018.6.8., 38. o.

⁽²⁾ HL C 176., 2018.5.23., 57. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2019. április 4-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2020. április 7-i állásfoglalása első olvasatban (HL C 153., 2020.5.7., 1. o.). Az Európai Parlament 2020. július 9-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

- (6) A „postafiókcek” jelenségének visszaszorítása, valamint a tisztességes versenynek és az egyenlő versenyfeltételeknek a belső piacon való szavatolása érdekében biztosítani kell, hogy az adott tagállamban székhellyel rendelkező közúti fuvarozók ténylegesen és folyamatosan jelen legyenek e tagállamban és fuvarozói tevékenységüket onnan folytassák. Ennek megfelelően, továbbá a tapasztalatok fényében pontosítani és szigorítani kell a tényleges és állandó székhely meglétére vonatkozó rendelkezéseket, anélkül, hogy ez aránytalan adminisztratív terheket eredményezne.
- (7) A székhely szerinti tagállamban való tényleges és folyamatos jelenlétre vonatkozó követelmény értelmében kötelezővé kell tenni mindenekelőtt azt, hogy a vállalkozás a fuvarozási műveleteit a szóban forgó tagállamban található megfelelő technikai eszközök segítségével végezze.
- (8) Az 1071/2009/EK rendelet értelmében a vállalkozásoknak a tevékenységüket ténylegesen és folyamatosan egy, a székhely szerinti tagállamban található, a szükséges műszaki berendezésekkel és létesítményekkel ellátott működési központból kell irányítaniuk; a rendelet emellett további követelmények bevezetését is lehetővé teszi nemzeti szinten, melyek közül az a követelmény a leginkább elterjedt, hogy a vállalkozásnak parkolóhelyekkel kell rendelkeznie a székhelye szerinti tagállamban. Mindazonáltal ezek az – egyenlőtlenül alkalmazott – követelmények nem bizonyultak elegendőnek az adott tagállammal való tényleges kapcsolat biztosításához, és ezáltal a postafiókcek hatékony visszaszorításához, valamint azon kockázat csökkentéséhez, hogy szisztematikus kabotázsra, és „nomád” járművezetők olyan vállalkozások általi foglalkoztatására kerül sor, amelyekhez a járművek nem térnek vissza. Tekintettel arra, hogy a fuvarozás belső piacának megfelelő működéséhez a letelepedés és a szolgáltatásnyújtás jogára vonatkozó specifikus szabályokra lehet szükség, helyénvaló tovább harmonizálni a letelepedésre vonatkozó követelményeket, valamint szigorítani a fuvarozó által használt járműveknek a székhely szerinti tagállamban való jelenlétére vonatkozó követelményeket. Amennyiben meghatározásra kerül egy olyan egyértelmű határidő, amelyen belül a járműnek vissza kell térnie a székhely szerinti tagállamba, az egyfelől hozzájárul annak biztosításához, hogy a járművet megfelelően karban lehessen tartani a székhely szerinti tagállamban található műszaki berendezések használatával, másfelől pedig megkönnyíti az ellenőrzéseket.

Az ilyen visszatérések ciklusát össze kell hangolni az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽⁶⁾ a fuvarozási vállalkozás számára előírt azon kötelezettséggel, hogy műveleteit oly módon szervezze meg, hogy a járművezető legalább négyhetente hazatérhessen, hogy ezáltal mindkét kötelezettség teljesíthető legyen oly módon, hogy a járművezető a járművel együtt legalább minden második négyhetes ciklust követően visszatérjen. Ezen összehangolásnak köszönhetően erősödni fog a járművezető visszatéréshez való joga, valamint csökkenni fog annak kockázata, hogy a járműnek csupán ezen új letelepedési követelmény teljesítése céljából kelljen visszatérnie. A székhely szerinti tagállamba való visszatérés követelménye ugyanakkor nem párosulhat olyan követelménnyel, mely szerint bizonyos számú műveletet a székhely szerinti tagállamban kellene végrehajtani vagy olyan egyéb követelménnyel, amely más módon korlátozná a fuvarozók lehetőségét a belső piac egészében való szolgáltatásnyújtásra.

- (9) Amennyiben a közúti fuvarozói szakma gyakorlásához való jog az érintett vállalkozás jó hírnevétől függ, pontosítani kell, hogy mely személyek magatartása veendő figyelembe, milyen igazgatási eljárásokat kell követni és milyen várakozási idő alkalmazandó a rehabilitációra, amennyiben a szakmai irányító elvesztette jó hírnevét.
- (10) Tekintettel arra, hogy a nemzeti adózási szabályok súlyos megsértése jelentősen befolyásolhatja a tisztességes verseny feltételeit a közúti áru fuvarozási piacon, azt fel kell venni a jó hírnév értékelése szempontjából releváns tételek közé.
- (11) Tekintettel arra, hogy a fuvarozási ágazatban dolgozó munkavállalók kiküldetésére és a kabotázsra vonatkozó uniós szabályoknak, valamint a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jognak a súlyos megsértése jelentősen befolyásolhatja a közúti áru fuvarozási piacot és a munkavállalók szociális védelmét, azt fel kell venni a jó hírnév értékelése szempontjából releváns tételek közé.
- (12) Tekintettel a tisztességes verseny belső piaci jelentőségére, az e kérdéssel kapcsolatos – például a piacra jutásra, ezen belül a kabotázsra vonatkozó – uniós szabályok megsértését figyelembe kell venni a szakmai irányítók és a fuvarozási vállalkozások jó hírnevének értékelésekor. Ennek megfelelően pontosítani kell annak a felhatalmazásnak a feltételeit, amelynek alapján a Bizottságnak megállapítja az ezzel kapcsolatos jogsértések súlyosságát.
- (13) A nemzeti illetékes hatóságok számára nehézséget okozott annak meghatározása, hogy a fuvarozási vállalkozások milyen dokumentumokkal igazolhatják megfelelő pénzügyi helyzetüket, különösen hitelesített éves beszámoló hiányában. A megfelelő pénzügyi helyzet igazolásához előírt bizonyítékokra vonatkozó szabályokat pontosítani kell.

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

- (14) A közúti árufuvarozói szakmát gyakorló, a nemzetközi szállításban részt vevő olyan vállalkozásoknak, amelyek a fuvarozást kizárólag 2,5 tonnánál nagyobb, de 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össz tömegű, kizárólag árufuvarozásra szánt gépjárművekkel vagy járműszerelvényekkel végzik, megfelelő pénzügyi helyzettel kell rendelkezniük annak biztosításához, hogy stabilan és tartós jelleggel rendelkezzenek a műveletek végzéséhez szükséges eszközökkel. Ugyanakkor, mivel az ilyen járművekkel végzett műveletek rendszerint korlátozott terjedelműek, a megfelelő pénzügyi helyzetre vonatkozó követelményeket úgy kell megállapítani, hogy azok kevésbé megterhelőek legyenek, mint az említett határértéket meghaladó járműveket használó fuvarozók esetében. A megfelelő pénzügyi helyzetre vonatkozó követelmények meghatározáskor figyelembe kell venni a járműszerelvényeket. Az illetékes hatóságnak magasabb szintű pénzügyi követelményt kell alkalmaznia, amennyiben a járműszerelvény megengedett legnagyobb össz tömege meghaladja a 3,5 tonnát.
- (15) Annak érdekében, hogy a vállalkozásokra vonatkozóan szigorú előírásokat lehessen megállapítani és fenntartani a közúti fuvarozás belső piacának káros befolyásolása nélkül, lehetőséget kell adni a tagállamoknak arra, hogy a nehézgépjárművek használatával összefüggő pénzügyi követelményt kiterjesszék a területükön székhellyel rendelkező, 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össz tömegű járműveket használó vállalkozásokra is.
- (16) A közúti fuvarozási ágazat megbízhatósága és a közjogi intézmények felé fennálló tartozások behajtásának megkönnyítése érdekében lehetőséget kell adni a tagállamoknak arra, hogy előírják a vállalkozások számára a közigazgatási intézmények felé fennálló fizetési kötelezettségeik – például a hozzáadottértékadó-tartozás vagy a társadalombiztosítási járulék hátraléka – teljesítését, valamint azt, hogy a vállalkozások ne álljanak a vagyonuk védelmét célzó eljárás alatt.
- (17) A nemzeti elektronikus nyilvántartásokban szereplő, a fuvarozókra vonatkozó információknak a lehető legteljesebb körűnek és legfrissebbnek kell lenniük, hogy a vonatkozó szabályok végrehajtásáért felelős nemzeti hatóságok kellő áttekintéssel rendelkezzenek a vizsgálat alá vont fuvarozóról. Különösen a fuvarozó rendelkezésére álló járművek rendszámára és a kockázati besorolására vonatkozó információk segíthetik elő az 1071/2009/EK rendelet és az 1072/2009/EK rendelet rendelkezéseinek jobb nemzeti és határokon átnyúló végrehajtását. A nemzeti elektronikus nyilvántartásokra vonatkozó szabályokat ennek megfelelően módosítani kell.
- (18) E rendelet végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni többek között a más tagállamok elektronikus nyilvántartásaiba való elektronikus betekintéssel kapcsolatos műszaki eljárások meghatározása érdekében. Ez olyan eljárásokat is maga után vonhat, amelyek szükségesek annak biztosításához, hogy az illetékes hatóságok a közúti ellenőrzések során le tudják kérni valamely vállalkozásnak a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽⁷⁾ 9. cikke szerinti harmonizált kockázati besorolását. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽⁸⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (19) A napi vezetési idő túllépésével megvalósított legsúlyosabb jogsértésnek az 1071/2009/EK rendelet IV. melléklete szerinti fogalom meghatározása nem illeszkedik az 561/2006/EK rendeletben megállapított, hatályos vonatkozó rendelkezéshez. Ez a következetlenség jogbizonytalansághoz vezet, és eltérő gyakorlatokat eredményez a nemzeti hatóságok körében, ezáltal pedig nehézséget okoz az említett szabályok végrehajtásában. Ezt a fogalom meghatározást tehát pontosítani kell, hogy biztosított legyen a két rendelet közötti összhang.
- (20) A nem honos fuvarozók által a fogadó tagállamban ideiglenes jelleggel végzett belföldi fuvarozásra (kabotázs) vonatkozó szabályoknak egyértelműeknek, egyszerűeknek és könnyen végrehajthatóknak kell lenniük, az eddig elért liberalizáció szintjének fenntartása mellett.
- (21) A kabotázsműveleteknek azt a célt kell szolgálniuk, hogy növekedjen a nehéz tehergépjárművek kihasználási aránya és csökkenjen az üresen közlekedő nehéz tehergépjárművek száma, és e műveleteket engedélyezni kell mindaddig, amíg nem jelentenek állandó vagy folyamatos tevékenységet az érintett tagállamban. Annak biztosítása érdekében, hogy a kabotázsműveleteket ne oly módon végezzék, hogy azok állandó vagy folyamatos tevékenységet képezzenek, a fuvarozók számára nem szabad engedélyezni, hogy egy adott kabotázsműveleti időszak végétől számított meghatározott időn belül kabotázsműveletet végezzenek ugyanabban a tagállamban.

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK irányelv végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EKG tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (22) A 92/106/EGK tanácsi irányelv⁽⁹⁾ 4. cikkével létrehozott további liberalizáció az 1072/2009/EK rendelet szerinti kabotázssal összevetve jól előmozdította a kombinált fuvarozást, ezért elviekben érdemes megtartani, ugyanakkor gondoskodni kell a visszaélések megelőzéséről. A tapasztalatok szerint az Unió egyes részeiben a fuvarozók az említett rendelkezést szisztematikusan arra használták, hogy a kabotázs ideiglenes jellegét megkerülve járműveik folyamatosan egy, a vállalkozás székhelye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban tartózkodjanak. Az ilyen tisztességtelen gyakorlatok a szociális dömping kockázatával járnak és veszélyeztetik a kabotázssra vonatkozó jogi keret tiszteletben tartását. Ennek megfelelően lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy a 92/106/EGK irányelv 4. cikkétől eltérve a szóban forgó problémát az 1072/2009/EK rendeletben meghatározott kabotázsszabályok oly módon történő alkalmazásával kezeljék, hogy arányos korlátozást vezetnek be a járműveknek a területükön való folyamatos jelenlétére vonatkozóan.
- (23) A szabályok tényleges és hatékony végrehajtása a belső piacon zajló tisztességes verseny előfeltétele. A végrehajtási eszközök további digitalizációja elengedhetetlen a végrehajtási kapacitások felszabadítása, a nemzetközi fuvarozókra és különösen a kis- és középvállalkozásokra háruló szükségtelen adminisztratív terhek csökkentése, a kockázatos kategóriába tartozó fuvarozók célzottabb ellenőrzése és a csalárd gyakorlatok feltárása érdekében. Pontosítani kell, hogy a közúti fuvarozók milyen eszközökkel bizonyíthatják a kabotázsműveletekre irányadó szabályoknak való megfelelést. A közúti ellenőrzések során a fuvarokmányokra és – amennyiben rendelkezésre állnak – a menetíró készülékben rögzített adatokra kell támaszkodni. A megfelelő igazolások benyújtásának és azok illetékes hatóságok általi kezelésének egyszerűsítése érdekében az elektronikus fuvarozási információk használatát és továbbítását a megfelelés igazolására alkalmas eszközként kell elismerni. Az erre a célra használt formátumnak garantálnia kell a megbízhatóságot és a hitelességet. Tekintettel a hatékony elektronikus információcserére egyre növekvő alkalmazására a fuvarozásban és a logisztikában, fontos biztosítani a szabályozási keretek koherenciáját, valamint rendelkezni az igazgatási eljárások egyszerűsítéséről.
- (24) A nemzetközi fuvarozási szabályok címzettjei a fuvarozási vállalkozások, amelyeknek e minőségükben viselniük kell az általuk elkövetett jogsértések következményeit. Ugyanakkor annak érdekében, hogy megelőzzék a közúti áru fuvarozóktól fuvarozási szolgáltatásokat megrendelő vállalkozások általi visszaéléseket, a tagállamoknak világos és kiszámítható szankciós szabályokat kell megállapítaniuk a feladók, szállítmányozók, vállalkozók és alvállalkozók tekintetében olyan esetekben, amikor tudták vagy a körülményeket figyelembe véve tudniuk kellett, hogy az általuk megrendelt fuvarozási szolgáltatások az 1072/2009/EK rendelet megsértésével járnak.
- (25) Az Európai Munkaügyi Hatóság – amelynek tevékenységi köre az (EU) 2019/1149 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁰⁾ 1. cikkének (4) bekezdése értelmében kiterjed az 1071/2009/EK rendeletre – fontos szerepet fog betölteni azáltal, hogy segíti a tagállamokat e rendelet szabályainak a megfelelő végrehajtásában. Erre a következők útján fog sor kerülni: összehangolt ellenőrzések, a tagállamok közötti együttműködés és információcseré elősegítése, a bevált gyakorlatok előmozdítása és megosztása, a kapacitásépítés támogatása, képzések, valamint tájékoztatási kampányok.
- (26) A piaci fejlemények és a műszaki fejlődés figyelembevétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa az 1071/2009/EK rendelet I., II. és III. mellékletét, valamint az 1072/2009/EK rendelet I., II. és III. mellékletét. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak⁽¹¹⁾ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és biztosítani kell, hogy szakértőik rendszeresen részt vehessenek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (27) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen az uniós jog által eddig nem harmonizált területeken – különösen a könnyű haszongépjárművekkel végzett fuvarozás és a végrehajtási gyakorlatok vonatkozásában – történő bizonyos fokú harmonizáció bevezetését, és a versenyfeltételek közelítését, valamint a végrehajtás javítását a tagállamok nem

⁽⁹⁾ A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

⁽¹⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1149 rendelete (2019. június 20.) az Európai Munkaügyi Hatóság létrehozásáról, a 883/2004/EK, a 492/2011/EU és az (EU) 2016/589 rendelet módosításáról, valamint az (EU) 2016/344 határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 186., 2019.7.11., 21. o.).

⁽¹¹⁾ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

tudják kielégítően megvalósítani, e célok azonban a jellegük, valamint a közúti fuvarozás határokon átnyúló jellege miatt az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl a kitűzött célok eléréséhez szükséges mértéket.

- (28) Az 1071/2009/EK rendeletet, az 1072/2009/EK rendeletet és az 1024/2012 európai parlamenti és tanácsi rendeletet ⁽¹²⁾ ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1071/2009/EK rendelet módosítása

Az 1071/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (4) bekezdése a következőképpen módosul:

- a) az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„a) a közúti áru fuvarozói szakmát gyakorló olyan vállalkozások, amelyek a közúti fuvarozást kizárólag 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépjárművekkel vagy járműszerelvényekkel végzik, és amelyek kizárólag belföldi fuvarozási műveletekben vesznek részt a székhelyük szerinti tagállamban;”;

- b) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„aa) a közúti áru fuvarozói szakmát gyakorló olyan vállalkozások, amelyek a közúti fuvarozást kizárólag 2,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépjárművekkel vagy járműszerelvényekkel végzik;”;

- c) a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) a közúti személyszállítási szolgáltatásokat kizárólag nem kereskedelmi célból nyújtó vagy a közúti személyszállítástól eltérő főtevékenységet folytató vállalkozások;”;

- d) a szöveg a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az első albekezdés b) pontja alkalmazásában, kizárólagosan nem kereskedelmi szállításnak minősül az ellenszolgáltatás fejében vagy saját számlás végzett szállítástól eltérő minden olyan közúti szállítás, amelyért nem jár közvetlen vagy közvetett javadalmazás, amelyből nem keletkezik közvetlen vagy közvetett jövedelem a jármű vezetője vagy más személyek számára, és amely nem áll összefüggésben hivatásos tevékenységgel.”.

2. A 3. cikk (2) bekezdését el kell hagyni.

3. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

A székhely követelményével kapcsolatos feltételek

- (1) A 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelmény teljesítéséhez a vállalkozásnak a székhely szerinti tagállamban:

- a) rendelkeznie kell olyan telephellyel, ahol elektronikus vagy egyéb formában hozzá tud férni fő üzleti dokumentumainak eredeti példányaihoz, különös tekintettel a fuvarozási szerződésekre, a vállalkozás rendelkezésére álló járművekkel kapcsolatos dokumentumokra, a számviteli dokumentumokra, a személyzet irányításával kapcsolatos dokumentumokra, a munkaszerződésekre, a társadalombiztosítási dokumentumokra, a járművezetők kiküldésével és kiküldetésével kapcsolatos adatokat tartalmazó dokumentumokra, a kabotázsra és a vezetési és pihenőidőre vonatkozó adatokat tartalmazó dokumentumokra, valamint minden egyéb olyan dokumentumra, amelyhez az illetékes hatóságnak adott esetben hozzá kell férnie a vállalkozás e rendeletben meghatározott követelményeknek való megfelelése ellenőrzése céljából;

- b) a járműállományának tevékenységét úgy kell megszerveznie, hogy a vállalkozás rendelkezésére álló, nemzetközi fuvarozásra használt járművek az elindulást követően nyolc héten belül visszatérjenek az adott tagállam egyik működési központjába;

⁽¹²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1024/2012/EU rendelete (2012. október 25.) a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről és a 2008/49/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (az IMI-rendelet) (HL L 316., 2012.11.14., 1. o.).

- c) amennyiben a nemzeti jog előírja, be kell lennie jegyezve a tagállam cégjegyzékébe vagy hasonló jegyzékébe;
 - d) adót kell fizetnie jövedelmei után és – amennyiben a nemzeti jog előírja – érvényes hozzáadottértékadó-azonosító számmal kell rendelkeznie;
 - e) amint engedélyt kapott, rendelkeznie kell egy vagy több teljes tulajdonú, vagy más jogcímen, például feltételes adásvételi szerződés vagy bérleti vagy lízingszerződés alapján birtokolt olyan járművel, amelyet az adott tagállam jogszabályaival összhangban nyilvántartásba vettek vagy forgalomba helyeztek és használatát engedélyezték;
 - f) adminisztratív és kereskedelmi tevékenységeit megfelelő létesítményekben és megfelelő eszközök segítségével ténylegesen és folyamatosan a szóban forgó tagállamban található, az a) pontban említett telephelyen, fuvarozási műveleteit pedig ténylegesen és folyamatosan a g) pontban említett járműveket használva, a szóban forgó tagállamban található megfelelő technikai eszközök segítségével kell végeznie;
 - g) folyamatos jelleggel rendelkezésére kell állnia az e) pontban foglalt feltételeknek megfelelő, az általa végzett fuvarozási műveletekkel arányos számú, az adott tagállamban található valamely működési központból üzemeltetett és onnan kiküldött járműnek és járművezetőnek.
- (2) Az (1) bekezdésben foglalt követelményeken felül a tagállamok azt is előírhatják a vállalkozások számára, hogy a székhelyük szerinti tagállamban:
- a) a székhelyükön a tevékenységük nagyságrendjével arányos, megfelelően képzett adminisztratív személyzet álljon rendelkezésre vagy a szakmai irányító a szokásos munkaidőben elérhető legyen;
 - b) az (1) bekezdés f) pontjában említett technikai eszközökön felül a tevékenységük nagyságrendjével arányos működési infrastruktúrával – például a szokásos munkaidőben nyitva tartó irodával – rendelkezzenek a szóban forgó tagállam területén.”

4. A 6. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

- i. a második albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„A tagállamok annak megállapítása során, hogy egy vállalkozás megfelel-e ezen követelménynek, megvizsgálják a vállalkozás, annak szakmai irányítói, ügyvezető igazgatói és a tagállam által megállapított egyéb releváns személyek magatartását. Az e cikkben a büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletre, a szankciókra vagy a vállalkozás általi jogsértésekre való hivatkozások magukban foglalják a magával a vállalkozással, annak szakmai irányítóival, ügyvezető igazgatóival és a tagállam által megállapított egyéb releváns személyekkel kapcsolatos büntetőjogi felelősséget megállapító ítéleteket, szankciókat, vagy jogsértéseket.”;

- ii. a harmadik albekezdés a) pontjának vi. pontjában az „és” szót el kell hagyni;

- iii. a harmadik albekezdés a) pontja a következő vii. ponttal egészül ki:

„vii. adójogszabályok; és”;

- iv. a harmadik albekezdés b) pontja a következő ponttal egészül ki:

„xi. a közúti fuvarozásban dolgozó munkavállalók kiküldetése;

xii. a szerződéses kötelezettségekre alkalmazandó jog;

xiii. kabotázs.”;

- b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdés harmadik albekezdése b) pontjával összefüggésben, amennyiben a szakmai irányítóval vagy a fuvarozási vállalkozással szemben az uniós jogszabályoknak a IV. mellékletben felsorolt valamely leg súlyosabb megsértése okán egy vagy több tagállamban súlyos bűncselekmény elkövetése miatt büntetőjogi felelősséget állapítanak meg vagy szankciót szabnak ki, a székhely szerinti tagállam illetékes hatósága megfelelő módon és kellő időben igazgatási eljárást folytat le, beleértve adott esetben az érintett vállalkozás telephelyén végzett helyszíni vizsgálatot is.

Az igazgatási eljárás során a fuvarozási vállalkozás szakmai irányítója vagy adott esetben egyéb jogi képviselője jogosult érveinek és magyarázatainak előadására.

Az igazgatási eljárás során az illetékes hatóság értékeli, hogy a konkrét körülményekre tekintettel az adott esetben a jó hírnév elvesztése aránytalan válaszareakció lenne-e. Ezen értékelés során az illetékes hatóságnak figyelembe kell vennie az (1) bekezdés harmadik albekezdésében említett nemzeti és uniós szabályok azon súlyos megsértéseinek számát, valamint az uniós jogszabályok IV. mellékletben felsorolt azon legsúlyosabb megsértései számát, amelyek tekintetében a szakmai irányítóval vagy a fuvarozási vállalkozással szemben büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletet hoztak vagy szankciót állapítottak meg. Minden ilyen megállapítást megfelelően indokolni és igazolni kell.

Amennyiben az illetékes hatóság azt állapítja meg, hogy a jó hírnév elvesztése aránytalan lenne, határoz arról, hogy az érintett vállalkozás jó híre továbbra is fennmarad. E határozat indokolását rögzíteni kell a nemzeti nyilvántartásban. Az ilyen határozatok számát fel kell tüntetni a 26. cikk (1) bekezdésében említett jelentésben.

Ha az illetékes hatóság azt állapítja meg, hogy a jó hírnév elvesztése nem lenne aránytalan, a büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletek vagy szankciók a jó hírnév elvesztését vonják maguk után.”;

c) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben felsorolja az (1) bekezdés harmadik albekezdésének b) pontjában említett uniós jogszabályok azon súlyos megsértéseinek kategóriáit, típusait és súlyossági fokát, amely jogsértések – a IV. mellékletben meghatározottakon túl – a jó hírnév elvesztését okozhatják. A tagállamok a 12. cikk (1) bekezdése szerinti ellenőrzési prioritások felállításakor figyelembe veszik az említett jogsértésekkel kapcsolatos információkat, beleértve a más tagállamoktól kapott információkat is.

A Bizottság e célból:

- a) meghatározza a leggyakrabban előforduló jogsértési kategóriákat és típusokat;
- b) megállapítja a jogsértések súlyosságának mértékét annak függvényében, hogy mennyire járhatnak halálos kimenetelű balesettel vagy súlyos sérülésekkel és idézhetnek elő versenytorzulást a közúti fuvarozási piacon, többek között azáltal, hogy rontják a fuvarozásban dolgozó munkavállalók munkakörülményeit;
- c) meghatározza az előfordulás azon gyakoriságát, amelyen túl a többször előforduló jogsértések súlyosabbnak minősülnek, figyelembe véve a szakmai irányító által irányított fuvarozási tevékenységekben részt vevő járművek számát.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 25. cikk (3) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”.

5. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés első albekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A 3. cikk (1) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelmény teljesítése érdekében a vállalkozásnak a számviteli év során állandó jelleggel eleget kell tudnia tenni pénzügyi kötelezettségeinek. A vállalkozásnak ellenőr vagy arra megfelelően felhatalmazott személy által hitelesített éves beszámoló alapján igazolnia kell, hogy minden évben rendelkezik az alábbiak szerinti saját tőkével:

- a) egyetlen használatban lévő gépjármű esetében legalább 9 000 EUR-nak;
- b) minden további, 3,5 tonnát meghaladó megengedett legnagyobb össztömegű, használatban lévő gépjármű vagy járműszerelvény esetében 5 000 EUR-nak; és
- c) minden további, 2,5 tonnát meghaladó, de legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű, használatban lévő gépjármű vagy járműszerelvény esetében 900 EUR-nak megfelelő saját tőke.

A közúti áru fuvarozói szakma gyakorlásához kizárólag 2,5 tonnát meghaladó, de legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy járműszerelvényeket használó vállalkozásnak ellenőr vagy arra megfelelően felhatalmazott személy által hitelesített éves beszámoló alapján igazolnia kell, hogy minden évben rendelkezik:

- a) az első használatban lévő gépjármű esetében legalább 1 800 EUR-nak; és
- b) minden további, használatban lévő gépjármű esetében pedig 900 EUR-nak megfelelő saját tőkével.

A tagállamok kötelezővé tehetik a területükön székhellyel rendelkező vállalkozások számára annak igazolását, hogy e járművekre vonatkozóan ugyanakkora összegű saját tőkével rendelkeznek, mint az első albekezdésben említett járművek tekintetében. Az ilyen esetekben az érintett tagállam illetékes hatósága köteles megfelelően tájékoztatni a Bizottságot, a Bizottság pedig nyilvánosan elérhetővé teszi ezt a tájékoztatást.”;

b) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) Az (1) bekezdésben meghatározott követelmények mellett a tagállamok előírhatják, hogy a vállalkozásnak, a szakmai irányítónak vagy a tagállamok által megállapított bármely egyéb releváns személynek ne legyen személyes tartozástól eltérő tartozása közjogi intézmények felé, és hogy vele szemben ne legyen folyamatban csődeljárás, valamint ne álljon fizetéseképtelenségi vagy felszámolási eljárás alatt.”;

c) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az (1) bekezdéstől eltérve, az illetékes hatóság elfogadhatja, vagy megkövetelheti, hogy az (1) bekezdésben meghatározott összegek erejéig valamely vállalkozás egyetemleges felelősségen alapuló kezességet vállaló egy vagy több bank vagy egyéb pénzügyi intézmény – így például biztosítótársaság – által kiállított, az illetékes hatóság által előírt igazolással, így például bankgaranciával vagy biztosítással – többek között szakmai felelősségbiztosítással – vagy más, kötelező erejű dokumentummal igazolja megfelelő pénzügyi helyzetét.”;

d) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) Az (1) bekezdéstől eltérve, a vállalkozás nyilvántartásba vételének évére vonatkozó hitelesített éves beszámoló hiányában az illetékes hatóságnak el kell fogadnia, hogy a vállalkozás a megfelelő pénzügyi helyzetét olyan igazolással – így például bankgaranciával, pénzügyi intézmény által kiállított, a vállalkozás nevében történő hitelhez jutást igazoló dokumentummal vagy más, az illetékes hatóság által előírt kötelező erejű dokumentummal – igazolja, amely tanúsítja, hogy a vállalkozás rendelkezik az (1) bekezdésben meghatározott összegekkel.”.

6. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) az (5) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(5) „A tagállamok időszakos, háromévenkénti képzéseket ösztönözhetnek az I. mellékletben felsorolt tárgyak tekintetében annak biztosítása érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett személy vagy személyek kellően tudatában legyenek az ágazatban bekövetkezett fejleményeknek.”;

b) a 8. cikk (9) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(9) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 24a. cikknek megfelelően az I., II. és III. mellékletet módosító, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a mellékleteket hozzáigazítsa a piaci fejleményekhez és a műszaki fejlődéshez.”.

7. A 9. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„A kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépjárműveket vagy jármű-szerelvényeket üzemeltető közúti áru fuvarozó vállalkozás számára történő engedély kiállítása céljából a tagállamok úgy dönthetnek, hogy a 8. cikk (1) bekezdésében említett vizsga alól mentesítik azokat a személyeket, akik igazolni tudják, hogy 2020. augusztus 20. napját megelőző tízéves időszak alatt folyamatosan ugyanilyen típusú vállalkozást irányítottak.”

8. A 11. cikk (4) bekezdésének harmadik albekezdését el kell hagyni.

9. A 12. cikk (a) következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Az illetékes hatóságoknak rendszeresen ellenőrizniük kell, hogy azok a vállalkozások, amelyeknek engedélyezték a fuvarozói szakma gyakorlását, továbbra is teljesítik-e az e rendelet 3. cikkében meghatározott követelményeket. Ennek érdekében a tagállamok a fokozott kockázatot jelentő vállalkozásokra irányuló ellenőrzéseket végeznek, beleértve adott esetben az érintett vállalkozások telephelyén végzett helyszíni vizsgálatokat is. Ennek céljából a tagállamok az e rendelet 6. cikkében megállapított jogsértések összességére kiterjesztik az általuk a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 9. cikke alapján létrehozott kockázatbesorolási rendszert.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK irányelv végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.);

b) a (2) bekezdésben a második albekezdést el kell hagyni.

10. A 13. cikk (1) bekezdésének c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) a megfelelő pénzügyi helyzet követelményének nem teljesülése esetén legfeljebb hat hónap határidő annak bizonyítására, hogy a követelmény ismét állandó jelleggel teljesül.”

11. A 14. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az illetékes hatóság a jó hírnév elvesztésétől számított egy éven belül, és ezt követően mindaddig nem rehabilitálja a szakmai irányítót, amíg az nem igazolja, hogy legalább három hónapig megfelelő képzésen vett részt vagy vizsgát tett az e rendelet I. mellékletének I. részében felsorolt tárgyakból.”;

b) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Kivéve ha a nemzeti jog releváns rendelkezéseinek és e cikk (1) bekezdésének megfelelően rehabilitációs intézkedést hoznak, valamint mindaddig, amíg ilyen intézkedést nem hoznak, az alkalmatlanná nyilvánított szakmai irányítónak a 8. cikk (8) bekezdésében említett, szakmai alkalmasságot igazoló bizonyítványa egyik tagállamban sem érvényes.”.

12. A 16. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) a jó hírnév és a szakmai alkalmasság 3. cikkben meghatározott követelményének teljesítésére kijelölt szakmai irányítók neve, vagy – adott esetben – a jogi képviselő neve;”;

ii. a bekezdés a következő pontokkal egészül ki:

„g) az 5. cikk (1) bekezdése g) pontja szerint n a vállalkozás rendelkezésére álló járművek rendszáma;

h) a megelőző év december 31-én a vállalkozásban alkalmazott személyek száma, amely értéket minden év március 31-ig rögzíteni kell a nemzeti nyilvántartásban;

i) a vállalkozásnak a 2006/22/EK irányelv 9. cikke szerinti kockázati besorolása.”;

iii. a második, a harmadik és a negyedik albekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„Az első albekezdés a)–d) pontjában említett adatokat a nyilvánosság számára hozzáférhetővé kell tenni, a személyes adatok védelméről szóló vonatkozó előírásokkal összhangban.

A tagállamok úgy dönthetnek, hogy az első albekezdés e)–i) pontjában említett adatokat külön tartják nyilván. Ez esetben az e) és az f) pontban említett adatokat az érintett tagállam valamennyi illetékes hatósága számára megkeresés alapján vagy közvetlenül hozzáférhetővé kell tenni. A kért információkat a megkeresés kézhezvételétől számított öt munkanapon belül meg kell adni.

Az első albekezdés g), h) és i) pontjában említett adatokat közúti ellenőrzések során az illetékes hatóságok rendelkezésére kell bocsátani legkésőbb a (6) bekezdés szerint elfogadott azon végrehajtási jogi aktus hatálybalépésétől számított 12 hónap elteltével, amely meghatározza az adatoknak a közúti ellenőrzések során az illetékes hatóságok rendelkezésére bocsátását lehetővé tevő funkciókat.

Az illetékes hatóságoktól eltérő hatóságok csak akkor férhetnek hozzá az első albekezdés e)–i) pontjában említett adatokhoz, ha az említett hatóságok kellő felhatalmazással rendelkeznek felügyelet gyakorlására és szankciók kiszabására a közúti fuvarozás területén, tisztviselőik pedig titoktartási esküt tettek vagy hivatalos titoktartási kötelezettség vonatkozik rájuk.”;

b) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A tagállamok minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy az elektronikus nemzeti nyilvántartásban szereplő adatok naprakészek és pontosak legyenek.”;

c) a (6) bekezdés a következő albekezdésekkel egészül ki:

„Legkésőbb 14 hónappal a kockázatértékelés végzésekor alkalmazandó egységes képletről szóló, a 2006/22/EK irányelv 9. cikkének (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktus elfogadását követően a Bizottság végrehajtási jogi aktus útján meghatározza a (2) bekezdés első albekezdésének g), h) és i) pontjában említett adatoknak a közúti ellenőrzések során az illetékes hatóságok rendelkezésére bocsátását lehetővé tevő funkciókat.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 25. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

d) a (7) bekezdést el kell hagyni.

13. A 18. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„18. cikk

A tagállamok közötti igazgatási együttműködés

(1) A tagállamok e rendelet alkalmazásával összefüggésben nemzeti kapcsolattartót jelölnek ki, amely felelős a többi tagállammal folytatott információcseréért. A tagállamok 2011. december 4-ig megküldik a Bizottságnak nemzeti kapcsolattartójuk nevét és címét. A Bizottság összeállítja a nemzeti kapcsolattartók jegyzékét és továbbítja azt a tagállamoknak.

(2) A tagállamok illetékes hatóságainak szorosan együtt kell működniük és mihamarabb kölcsönösen segítséget kell nyújtaniuk egymásnak, továbbá egymás rendelkezésére kell bocsátaniuk valamennyi releváns információt, hogy elősegítsék e rendelet alkalmazását és végrehajtását.

(3) A tagállamok illetékes hatóságainak meg kell osztaniuk egymással a 6. cikk (2) bekezdésében említett súlyos jogsértések miatti büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletekre vagy szankciókra vonatkozó információkat. Az a tagállam, amely a 6. cikk (2) bekezdésében említett olyan súlyos jogsértésre vonatkozó értesítést kap, amelynek nyomán a megelőző két évben büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletet hoztak vagy szankciót állapítottak meg egy másik tagállamban, a bejelentett jogsértést rögzíti a nemzeti elektronikus nyilvántartásában.

(4) A tagállamok megválaszolják a többi tagállam valamennyi illetékes hatóságától beérkező, tájékoztatás iránti megkeresést, és ellenőrzéseket, vizsgálatokat és nyomozást folytatnak azzal kapcsolatban, hogy a területükön székhellyel rendelkező közúti fuvarozók megfelelnek-e a 3. cikk (1) bekezdésének a) pontjában szereplő követelménynek. E tájékoztatás iránti megkeresések kiterjedhetnek az azon dokumentumokhoz való hozzáférés biztosítására is, amelyekre szükség van annak bizonyításához, hogy teljesülnek az 5. cikkben meghatározott feltételek. A tagállamok illetékes hatóságai által benyújtott, tájékoztatás iránti megkereséseket kellőképpen indokolni és igazolni kell. E célból a megkeresésekben fel kell tüntetni a 3. cikk (1) bekezdése a) pontjának lehetséges megsértésére utaló megbízható információkat, jelezni kell a megkeresés célját, és elegendő részletességgel meg kell határozni, hogy mely információkra és dokumentumokra vonatkozik a kérés.

(5) A tagállamok a valamely másik tagállam által a (4) bekezdés alapján kért információkat a megkeresés kézhezvételétől számított harminc munkanapon belül átadják. A tagállamok kölcsönös megegyezéssel ennél rövidebb határidőben is megállapodhatnak.

(6) Amennyiben a megkeresett tagállam úgy véli, hogy a megkeresés nem kellően indokolt, erről a megkeresés beérkezésétől számított 10 munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot. A megkereső tagállam további indokolással támasztja alá a megkeresést. Amennyiben a megkereső tagállam nem tudja további indokolással alátámasztani a megkeresést, a megkeresett tagállam visszautasíthatja a megkeresést.

(7) Ha nehéz az információkérésnek eleget tenni vagy az ellenőrzést, a vizsgálatot vagy a nyomozást lefolytatni, a megkeresett tagállam erről a megkeresés beérkezésétől számított tíz munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot, megadva a nehézség indokait. Az érintett tagállamok konzultálnak egymással, hogy megoldást találjanak bármely felmerült nehézségre. A megkereső tagállam részére történő információszolgáltatásban szisztematikusan jelentkező késedelmek esetén tájékoztatni kell a Bizottságot, amely meghozza a megfelelő intézkedéseket.

(8) A (3) bekezdésben említett információcserének az üzenetküldő rendszeren, nevezetesen a közúti fuvarozási vállalkozások 1213/2010/EU bizottsági rendelettel (*) létrehozott európai nyilvántartásán (ERRU) keresztül kell történnie. A tagállamok illetékes hatóságai közötti igazgatási együttműködést és kölcsönös segítségnyújtást, amelyről a (4)–(7) bekezdés rendelkezik, az 1024/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel (**) létrehozott belső piaci információs rendszeren (IMI) keresztül kell megvalósítani. E célból mindegyik tagállam illetékes hatóságként jelölheti meg az (1) bekezdésben említett kapcsolattartót, és erről az IMI-n keresztül tájékoztatja a Bizottságot.

(9) A tagállamok biztosítják, hogy a részükre e cikkel összhangban továbbított információt csak abban az ügyben/azokban az ügyekben használják fel, amely(ek)ben a megkeresést kezdeményezték. Személyes adatok kezelésére kizárólag az e rendeletnek való megfelelés céljából kerülhet sor, és azt az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel (***) összhangban kell végezni.

(10) A kölcsönös igazgatási együttműködést és segítségnyújtást díjmentesen kell biztosítani.

(11) A tájékoztatás iránti megkeresés nem akadályozhatja meg azt, hogy az illetékes hatóságok intézkedéseket hozzanak a vonatkozó nemzeti vagy uniós jogszabályokkal összhangban e rendelet állítólagos megsértésének kivizsgálása vagy megelőzése érdekében.

(*) A Bizottság 1213/2010/EU rendelete (2010. december 16.) a közúti fuvarozó vállalkozásokról vezetett országos elektronikus nyilvántartások összekapcsolására vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 335., 2010.12.18., 21. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 1024/2012/EU rendelete (2012. október 25.) a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről és a 2008/49/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (az IMI-rendelet) (HL L 316., 2012.11.14., 1. o.).

(***) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

14. A 23. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„Az 1. cikk (2) bekezdésétől eltérve, 2022. május 21-ig – a székhely szerinti tagállam jogának eltérő rendelkezése hiányában – e rendelet rendelkezései alól mentesíteni kell a nemzetközi szállítási műveletekben részt vevő azon közúti áru fuvarozó vállalkozásokat, amelyek ezt a tevékenységet kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárművekkel vagy járműszerelvényekkel végzik.

A 16. cikk (2) bekezdésétől eltérve, a vállalkozások kockázati besorolásának a nemzeti elektronikus nyilvántartásban történő rögzítésére vonatkozó követelmény csak a kockázatértékelés végzésekor alkalmazandó egységes képletről szóló 2006/22/EK irányelv 9. cikkének (1) bekezdésében említett végrehajtási jogi aktus hatálybalépésétől számított 14 hónap elteltével válik alkalmazandóvá.”

15. A 24. cikket el kell hagyni.

16. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„24a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 8. cikk (9) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól 2020. augusztus 20-tól kezdődő hatállyal.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 8. cikk (9) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban (*) foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 8. cikk (9) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

(*) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”

17. A 25. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 4. cikkét kell alkalmazni.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.”.

18. A 26. cikk a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„Jelentéstétel és felülvizsgálat”;

b) az (1) bekezdés b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) az e rendelet alapján kibocsátott engedélyek száma éves és típusonkénti bontásban, valamint a felfüggesztett és a visszavont engedélyek száma, továbbá az alkalmatlanná nyilvánítások száma és az ezekkel kapcsolatos döntések indokolása. Ezeknek az adatoknak a 2022. május 21-t követő időszakra vonatkozó jelentésekben is szerepelniük kell, mégpedig az alábbiak szerinti bontásban:

i. közúti személyszállítást végző vállalkozások;

ii. kizárólag legfeljebb 3,5 tonna megengedett legnagyobb össztömegű gépjárműveket vagy járműszerelvényeket üzemeltető közúti árufuvarozók; és

iii. valamennyi egyéb közúti árufuvarozó;”;

c) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(3) A tagállamok kétfévente jelentést tesznek a Bizottságnak a 18. cikk (4)–(9) bekezdésével összhangban általuk küldött megkeresésekről, a többi tagállamtól kapott válaszokról, valamint azokról az intézkedésekről, amelyeket a kapott információk alapján hoztak.

(4) A Bizottság által a (3) bekezdés szerint gyűjtött információk, valamint további tényadatok alapján a Bizottság legkésőbb 2023. augusztus 21-ig részletes jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a tagállamok közötti igazgatási együttműködés mértékéről, az ezzel kapcsolatos esetleges hiányosságokról és az együttműködés javításának lehetséges módjairól. E jelentés alapján a Bizottság megvizsgálja, hogy szükséges-e további intézkedéseket javasolni.

(5) A Bizottság 2023. augusztus 21-ig értékeli e rendelet végrehajtását és jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról.

(6) Az (5) bekezdésben említett jelentés benyújtását követően a Bizottság rendszeresen értékeli e rendeletet, és az értékelés eredményeit benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(7) Az (5) és a (6) bekezdésben említett jelentésekhez adott esetben megfelelő jogalkotási javaslatokat kell mellékelni.”.

19. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg kerül

„A 6. Cikk (2) bekezdésének értelmében vett legsúlyosabb jogsértések”;

b) az 1. pont b) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) a napi munkaidő folyamán a maximális napi vezetési idő legalább 50 %-kal való túllépése.”;

c) a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2. Felszerelt menetíró készülék és/vagy sebességkorlátozó hiánya, vagy csalásra alkalmas olyan készülék megléte és/vagy használata a járműben, amely lehetővé teszi a menetíró készülék és/vagy a sebességkorlátozó által rögzített adatok módosítását vagy az adatrögzítő lapok vagy a menetíró készülékből és/vagy a járművezetői kártyáról letöltött adatok meghamisítását.”.

2. cikk

Az 1072/2009/EK rendelet módosítása

Az 1072/2009/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (5) bekezdése a következőképpen módosul:

a) a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) 2022. május 20-ig: árufuvarozás olyan járművekkel, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát;”;

b) a bekezdés a következő ponttal egészül ki:

„ca) 2022. május 21-től: árufuvarozás olyan járművekkel, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 2,5 tonnát;”.

2. A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés harmadik albekezdését el kell hagyni;

b) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A közösségi engedélynek és a hiteles másolatoknak meg kell felelniük a II. mellékletben szereplő mintának, amely megállapítja az engedély használatát szabályozó feltételeket is. Az engedélynek és hiteles másolatainak rendelkezniük kell az I. mellékletben felsorolt biztonsági jellemzők közül legalább kettővel.

Az árufuvarozásra használt olyan járművek esetében, amelyek megengedett legnagyobb össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát, és amelyekre az 1071/2009/EK rendelet 7. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében előírt enyhébb pénzügyi követelmények vonatkoznak, a kiállító hatóságnak be kell jegyeznie a közösségi engedély vagy annak hiteles másolata »különleges megjegyzések« rovatába a következőt: »≤ 3,5 t«.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14b. cikknek megfelelően az I. és a II. mellékletet módosító, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a mellékleteket hozzáigazítsa a műszaki fejlődéshez.”.

3. Az 5. cikk (4) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14b. cikknek megfelelően a III. mellékletet módosító, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a mellékletet hozzáigazítsa a műszaki fejlődéshez.”

4. A 8. cikk a következőképpen módosul:

a) a 8. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A fuvarozók számára nem engedélyezett, hogy ugyanazzal a gépjárművel vagy járműszerelvénnyel ugyanazon jármű gépjárművével kabotázsműveleteket hajtsanak végre ugyanabban a tagállamban az ott végzett kabotázsműveletük végét követő négy napon belül;”

b) a (3) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A nem honos fuvarozó által a fogadó tagállamban folytatott belföldi közúti fuvarozási szolgáltatások csak akkor tekinthetők e rendelettel összhangban állónak, ha a fuvarozó egyértelmű bizonyítékot tud felmutatni egyrészt a megelőző nemzetközi fuvarozásról, másrészt pedig minden egyes egymást követő kabotázsműveletről. Amennyiben a jármű a nemzetközi fuvarozást megelőző négy napos időszakban a fogadó tagállam területén tartózkodott, a fuvarozónak az azon időszakban végzett valamennyi műveletet is egyértelműen igazolnia kell;”

c) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4a) A (3) bekezdésben említett bizonyítékot kérésre a közúti ellenőrzés alkalmával be kell mutatni vagy továbbítani kell a fogadó tagállam ellenőrzésre jogosult hivatalos személye számára. E bizonyíték elektronikusan, számítógépek általi tárolásra és feldolgozásra közvetlenül alkalmas, olyan felülvizsgálható strukturált formátumban is benyújtható és továbbítható, mint például a nemzetközi közúti árufuvarozási szerződésről szóló egyezménynek (CMR) az elektronikus fuvarlevélről szóló, 2008. február 20-i kiegészítő genfi jegyzőkönyve szerinti elektronikus fuvarlevél(e-CMR). A közúti ellenőrzés során lehetővé kell tenni a járművezető számára, hogy kapcsolatba lépjen a központi irodával, a szakmai irányítóval vagy bármely más személlyel vagy szervezettel abból a célból, hogy a közúti ellenőrzés befejezése előtt rendelkezésre tudja bocsátani a (3) bekezdésben említett bizonyítékot.”;

d) az (5) bekezdés a következőképpen módosul:

„(5) Bármely olyan fuvarozási vállalkozás számára, amely jogosult a székhelye szerinti tagállamban az adott tagállam jogszabályainak megfelelően, az 1. cikk (5) bekezdésének a)–ca) pontjában meghatározott, ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozási tevékenység végzésére, az e fejezet szerinti feltételek szerint engedélyezni kell az azonos típusú kabotázsművelet végzését vagy az azonos kategóriába tartozó járművel történő kabotázsművelet végzését.”.

5. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés első albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„3. A Bizottság – különösen az idevágó adatok alapján – megvizsgálja a kialakult helyzetet, majd a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 42. cikkének (1) bekezdése szerint létrehozott bizottsággal folytatott konzultációt követően, a tagállam kérelmének beérkezését követő egy hónapon belül dönt a védintézkedések szükségességéről, és szükségességük esetén elrendeli azokat.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.);

b) a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

„(7) Az e cikk (1)–(6) bekezdésének rendelkezésein túlmenően és a 92/106/EGK irányelv 4. cikkétől eltérve, amennyiben erre szükség van annak megelőzéséhez, hogy a fuvarozók visszaéljenek ez utóbbi rendelkezéssel oly módon, hogy a fogadó tagállamban korlátlan és folyamatos módon olyan kezdeti és/vagy végső közúti szállítási szakaszt végeznek, amelyek tagállamok közötti kombinált szállítási műveletek részét képezik, a tagállamok előírhatják, hogy e rendelet 8. cikkét alkalmazni kelljen a fuvarozókra abban az esetben, ha az adott tagállamban ilyen kezdeti vagy végső közúti szállítási szakaszt végeznek. A kezdeti vagy végső közúti szállítási szakaszok tekintetében a tagállamok előírhatnak az e rendelet 8. cikkének (2) bekezdésében előírt 7 napnál hosszabb időtartamot, és az e rendelet 8. cikkének (2a) bekezdésében előírt 4 napnál rövidebb időtartamot is. Az e rendelet 8. cikkének (4) bekezdésének az ilyen szállítási műveletekre történő alkalmazása nem érinti a 92/106/EGK irányelvből fakadó kötelezettségeket. Azok a tagállamok, amelyek alkalmazni kívánják az e bekezdésben foglalt eltérést, erről a releváns tagállami intézkedések alkalmazása előtt értesítik a Bizottságot. Ezeket a szabályokat legalább öt évente felülvizsgálják, és e felülvizsgálat eredményeiről értesítik a Bizottságot. A szabályokat – a vonatkozó időtartamok hosszát is beleértve – átlátható módon nyilvánosságra hozzák.”.

6. A rendelet a következő cikkel egészül ki:

„10a. cikk

Ellenőrzések

(1) Az e fejezetben foglalt kötelezettségek eredményesebb végrehajtása érdekében a tagállamok biztosítják, hogy területükön egységes nemzeti végrehajtási stratégiát alkalmazzanak. E stratégiának a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 9. cikkében említett, nagy kockázatot jelentő vállalkozásokra kell összpontosítania.

(2) Minden tagállam gondoskodik arról, hogy a 2006/22/EK irányelv 2. cikkében előírt ellenőrzésekbe adott esetben kabotázsműveletre irányuló ellenőrzések is beletartozzanak.

(3) A tagállamok legalább évente kétszer összehangolt közúti ellenőrzéseket végeznek a kabotázsműveleteket illetően. Ezeket az ellenőrzéseket legalább két tagállamnak a közúti fuvarozásra irányadó szabályok végrehajtásáért felelős hatóságai – mindegyik nemzeti hatóság a saját területén – egyidejűleg végzik. A tagállamok ezen tevékenységeket összekapcsolhatják a 2006/22/EK irányelv 5. cikkében meghatározott tevékenységekkel. Az 1071/2009/EK rendelet 18. cikkének (1) bekezdésével összhangban kijelölt nemzeti kapcsolattartóknak az összehangolt közúti ellenőrzések után információt kell cserélniük egymással a feltárt jogsértések számáról és típusairól.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK irányelv végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.)”

7. A rendelet a következő cikkekkkel egészül ki:

„14a. cikk

Felelősség

A tagállamok meghatározzák az azon szankciókra vonatkozó szabályokat, amelyek a feladókkal, szállítványozókkal, vállalkozókkal és alvállalkozókkal szemben a II. és III. fejezet megsértése esetében alkalmazandók, amennyiben az említetteknek tudomásuk volt, vagy – tekintettel az összes lényeges körülményre – tudomásuk kellett, hogy legyen arról, hogy olyan fuvarozási szolgáltatásokat rendelnek meg, amelyek sértik ezt a rendeletet.

14b. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 4. cikk (4) bekezdésében és az 5. cikk (4) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól 2020. augusztus 20-tól kezdődő hatállyal.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 4. cikk (4) bekezdésében és az 5. cikk (4) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban (*) foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 4. cikk (4) bekezdése és az 5. cikk (4) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

(*) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”

8. A 15. cikket el kell hagyni.

9. A 17. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„17. cikk

Jelentéstétel és felülvizsgálat

(1) A tagállamok minden második évben legkésőbb március 31-ig tájékoztatják a Bizottságot a megelőző két év mindegyikének december 31-én közösségi engedéllyel rendelkező fuvarozók számáról és az e napokon forgalomban levő járművekre vonatkozó hiteles másolatok számáról. A 2022. május 20. utáni időszakra vonatkozó jelentésekben ezen adatokat olyan bontásban kell feltüntetni, hogy az adatok külön szerepeljenek a nemzetközi szállítási műveleteket kizárólag 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járművekkel végző közúti áru fuvarozókra és az összes egyéb közúti áru fuvarozóra vonatkozóan.

(2) A tagállamok minden második évben legkésőbb március 31-ig tájékoztatják a Bizottságot a megelőző két naptári évben kiadott járművezetői igazolványok, valamint a megelőző két év mindegyikének december 31-én forgalomban lévő összes járművezetői igazolvány számáról. A 2022. május 20. utáni időszakra vonatkozó jelentésekben ezen adatokat olyan bontásban kell feltüntetni, hogy az adatok külön szerepeljenek a nemzetközi szállítási műveleteket kizárólag 3,5 tonnát meg nem haladó megengedett legnagyobb össztömegű járművekkel végző közúti árufuvarozókra és az összes egyéb közúti árufuvarozóra vonatkozóan.

(3) A tagállamok legkésőbb 2022. augusztus 21-ig megküldik a Bizottságnak a 10a. cikknek megfelelően elfogadott nemzeti végrehajtási stratégiájukat. A tagállamok minden évben legkésőbb március 31-ig tájékoztatják a Bizottságot az előző naptári évben a 10a. cikknek megfelelően végrehajtott végrehajtási műveletek számáról, ideértve adott esetben az elvégzett ellenőrzések számát is. Ennek a tájékoztatásnak tartalmaznia kell az ellenőrzött járművek számát is.

(4) A Bizottság 2024. augusztus 21-ig jelentést készít az uniós közúti fuvarozási piac helyzetéről. A jelentésnek tartalmaznia kell a piaci helyzet elemzését, beleértve az ellenőrzések hatékonyságának értékelését, valamint a szakmára jellemző foglalkoztatási feltételek alakulását.

(5) A Bizottság 2023. augusztus 21-ig értékeli e rendelet végrehajtását, különös tekintettel a 8. cikk tekintetében az (EU) 2020/1055 európai parlamenti és tanácsi rendelettel (*) bevezetett módosítások hatására, és jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról.

(6) Az (5) bekezdésben említett jelentés benyújtását követően a Bizottság rendszeresen értékeli e rendeletet, és az értékelés eredményeit benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.

(7) Az (5) és a (6) bekezdésben említett jelentésekhez adott esetben megfelelő jogalkotási javaslatokat kell mellékelni.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1055 rendelete (2020. július 15.) a 1071/2009/EK rendelet, a 1072/2009/EK rendelet és az 1024/2012/EU rendelet ágazati fejleményekre tekintettel történő módosításáról (HL L 249, 2020.7.31., 17 o.).

3. cikk

Az 1024/2012/EU rendelet módosítása

Az 1024/2012/EU rendelet melléklete a következő ponttal egészül ki:

„15. Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (*): 18. cikk (8) bekezdés.

(*) HL L 300., 2009.11.14., 51. o.”

4. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2022. február 21-től kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező, és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. július 15-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

D.M. SASSOLI

a Tanács részéről

az elnök

J. KLOECKNER

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2020/1056 RENDELETE**(2020. július 15.)****az elektronikus áruszállítási információkról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére és 100. cikke (2) bekezdésére, tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽²⁾,

mivel:

- (1) Az áruszállítás és a logisztika hatékonysága létfontosságú az uniós gazdaság növekedése és versenyképessége, a belső piac működése, valamint az Unió összes régiójának társadalmi és gazdasági kohéziója szempontjából.
- (2) E rendelet célja, hogy ösztönözze az áruszállítás és a logisztika digitalizációját abból a célból, hogy csökkenjenek az adminisztratív költségek, javuljon az illetékes hatóságok végrehajtási képessége, valamint fokozódjon a szállítás hatékonysága és fenntarthatósága.
- (3) Az áruk – ideértve a hulladékot is – mozgását nagy mennyiségű információ kíséri, amelynek cseréje még mindig papíralapon folyik az egyes vállalkozások, valamint a vállalkozások és az illetékes hatóságok között. A papíralapú dokumentumok használata jelentős adminisztratív terhet jelent a logisztikai szolgáltatók számára, és többletköltségekkel jár a logisztikai szolgáltatók és a kapcsolódó ágazatok (például a kereskedelem és a gyártás), és különösen a kkv-k számára, továbbá negatív hatással van a környezetre.
- (4) Uniós szinten nincs olyan egységes jogi keret, amely az illetékes hatóságokat kötelezné a jogszabályi előírások alapján szolgáltatandó, vonatkozó áruszállítási információk elektronikus formában való elfogadására, és ez tekinthető a fő oknak, ami miatt nem történik előrelépés az információcseré – a rendelkezésre álló elektronikus eszközök által lehetővé tett – egyszerűsítésének és nagyobb hatékonyságának irányába. Amennyiben az illetékes hatóságok közös előírások alapján, elektronikus formában elfogadnák az információkat, az nem csupán az illetékes hatóságok és a gazdasági szereplők közötti kommunikációt könnyítené meg, hanem közvetett módon az Unió egész területén elősegítené a vállalkozások közötti egységes és egyszerűsített elektronikus kommunikáció létrejöttét is. Emellett az adminisztratív költségek jelentős megtakarítását eredményezné a gazdasági szereplők, különösen a kkv-k számára, amelyek az Unión belüli szállítási és logisztikai vállalkozások többségét teszik ki.
- (5) Az uniós közlekedési jog bizonyos területei megkövetelik az illetékes hatóságoktól a digitalizált információk elfogadását, de ez messze nem terjed ki az összes vonatkozó uniós jogi aktusra. Indokolt lehetőséget biztosítani arra, hogy az áruszállításra vonatkozó, jogszabályban előírt információkat az Unió teljes területén, valamint az Unión belül végzett szállítási műveletek minden releváns fázisa tekintetében elektronikus eszközök alkalmazása útján lehessen az illetékes hatóságok rendelkezésére bocsátani. E lehetőséget továbbá célszerű kiterjeszteni az összes, jogszabályban előírt információra és minden szállítási módra.
- (6) Az illetékes hatóságok számára ezért indokolt előírni az elektronikusan rendelkezésre bocsátott információk elfogadását minden olyan esetben, amikor a gazdasági szereplőknek kötelességük rendelkezésre bocsátani az e rendelet hatálya alá tartozó uniós jogi aktusokban megállapított követelményeknek való megfelelésüket igazoló információkat. Ennek a követelménynek ki kell terjednie a hatóságok által az említett uniós jogi aktusokban foglalt rendelkezésekkel összhangban abban az esetben kiegészítő információként kért információkra is, amikor például bizonyos információk hiányoznak. Ugyanezt a módszert célszerű alkalmazni azokban az esetekben, amikor a nemzeti jog megköveteli olyan, jogszabályban előírt információk szolgáltatását, amelyek egészben vagy részben megegyeznek az e rendelet hatálya alá tartozó uniós jogi aktusok szerint szolgáltatandó információkkal. A hatóságoknak továbbá törekedniük kell arra, hogy elektronikus úton kommunikáljanak az érintett gazdasági szereplőkkel az említett információkkal kapcsolatban. Ez a kommunikáció nem sértheti a jogszabályban előírt információk ellenőrzése során vagy azt követően hozott ellenőrzési intézkedésekre vonatkozó uniós jogi aktusok és

⁽¹⁾ HL C 62., 2019.2.15., 265. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2019. március 12-i álláspontra (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2020. április 7-i álláspontra első olvasatban (HL C 157., 2020.5.8., 1. o.). Az Európai Parlament 2020. július 8-i álláspontra (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

nemzeti jog releváns rendelkezéseit. Az illetékes hatóságok azon kötelezettségének, hogy el kell fogadniuk a gazdasági szereplők által elektronikus úton rendelkezésre bocsátott információkat, minden olyan esetben is alkalmazandónak kell lennie, amikor az e rendelet hatálya alá tartozó uniós jogi aktusok vagy nemzeti jog rendelkezései olyan információkat követelnek meg, amelyeket a vonatkozó nemzetközi egyezmények is említene, köztük a különböző szállítási módok területén kötött nemzetközi fuvarozási szerződésekre irányadó egyezmények, mint például a Nemzetközi Közúti Árufuvarozási Szerződésről szóló ENSZ egyezmény (CMR), a Nemzetközi Vasúti Fuvarozási Egyezmény (COTIF), a légi e-fuvarlevélről szóló 672. sz. IATA határozat, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló egyezmény (Montreali Egyezmény), valamint a belvízi árufuvarozási szerződésről szóló Budapesti Egyezmény (CMNI).

- (7) Mivel e rendelet célja kizárólag az, hogy megkönnyítse és ösztönözze az információk kifejezetten elektronikus eszközökkel való szolgáltatását a gazdasági szereplők és az illetékes hatóságok között, az nem sértheti a jogszabályban előírt információk tartalmát meghatározó uniós jogi aktusok vagy nemzeti jog rendelkezéseit és különösen nem állapíthat meg a jogszabályban előírt információkkal kapcsolatban vagy a nyelvekre vonatkozóan további követelményeket. Noha e rendelet célja lehetővé tenni, hogy a jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelményeknek papíralapú dokumentumok helyett elektronikus eszközök révén is meg lehessen felelni, e rendelet nem sértheti sem az érintett gazdasági szereplők azon lehetőségét, hogy az uniós jogi aktusok vagy nemzeti jog vonatkozó rendelkezéseiben előírtaknak megfelelően a szóban forgó információkat papíralapon mutassák be, sem pedig a szóban forgó információk strukturált bemutatása céljából használt dokumentumokra vonatkozó uniós követelményeket. Ez a rendelet nem sértheti az 1013/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽³⁾ hulladékszállításra vonatkozó eljárási követelményekről szóló, valamint a vámhivatali ellenőrzésekre vonatkozó rendelkezéseit. E rendelet ezenkívül nem sértheti a 952/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽⁴⁾, vagy az annak alapján elfogadott végrehajtási vagy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban, vagy az (EU) 2019/1239 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽⁵⁾ foglalt jelentéstételi követelményeket, ideértve a vámhivatalok hatásköreire vagy más hatóságok hatásköreire vonatkozó rendelkezéseket is.
- (8) Az elektronikus eszközök alkalmazása a jogszabályban előírt információk cseréjéhez csökkentheti a gazdasági szereplők adminisztratív költségeit, és javíthatja az illetékes hatóságok hatékonyságát. Mind a gazdasági szereplőknek, mind pedig az illetékes hatóságoknak meg kell hozniuk a megfelelő intézkedéseket a jogszabályban előírt áruszállítási információk (eFTI) információs és kommunikációs technológiai alapú platformokon (eFTI-platformok) keresztül, géppel olvasható formátumban való elektronikus cseréjéhez, ideértve a szükséges eszközök beszerzését is. Az érintett gazdasági szereplőknek azonban továbbra is felelősnek kell lenniük azért, hogy ember által olvasható formátumban szolgáltatassák az információkat minden olyan esetben, amikor azt az illetékes hatóságok a feladataik elvégzésének érdekében kifejezetten kérik olyan helyzetben, amelyben az eFTI-platform nem hozzáférhető.
- (9) Annak érdekében, hogy a gazdasági szereplők minden tagállamban ugyanolyan módon tudják a vonatkozó információkat elektronikus formában szolgáltatni, szükséges a Bizottság által az e rendeletben említett, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok révén elfogadandó közös előírásokra támaszkodni.
- (10) Az adatelemek meghatározására és műszaki jellemzőire vonatkozó közös előírásoknak az információ elektronikus úton való közlésére szolgáló egységes átfogó adatkészlet létrehozásával biztosítaniuk kell az adatok átjárhatóságát. Ennek az átfogó adatkészletnek tartalmaznia kell az uniós jogi aktusok és a nemzeti jog vonatkozó rendelkezéseiben foglalt, információkra vonatkozó követelmények szerinti összes adatelemet úgy, hogy az egy vagy több alkatrészben szereplő közös adatelemek csak egyszer szerepelnek az átfogó készletben.
- (11) A közös előírásoknak meg kell határozniuk azokat a közös eljárásokat és részletes szabályokat is, amelyek az illetékes hatóságok által az információkhoz való hozzáférésre és az említett információk általuk történő kezelésére vonatkoznak, ideértve az illetékes hatóságok és az érintett gazdasági szereplők közötti minden kapcsolódó kommunikációt, így például az olyan kiegészítő információk kérését is, amelyek az illetékes hatóságok számára az uniós jogi aktusok és a nemzeti jog vonatkozó rendelkezéseivel összhangban a jogszabályban meghatározott végrehajtási hatásköreik gyakorlásához szükségesek.

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1013/2006/EK rendelete (2006. június 14.) a hulladékszállításról (HL L 190., 2006.7.12., 1. o.).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 952/2013/EU rendelete (2013. október 9.) az Unió Vámkódex létrehozásáról (HL L 269., 2013.10.10., 1. o.).

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1239 rendelete (2019. június 20.) az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 198., 2019.7.25., 64. o.).

- (12) Az említett közös előírások meghatározásakor indokolt megfelelő figyelmet fordítani azokra a vonatkozó, adatcserét érintő előírásokra, amelyeket a vonatkozó uniós jogi aktusok állapítanak meg, valamint a kapcsolódó, az adatcserét szabályozó európai és nemzetközi szabványok, többek között a multimodális szabványok, és a Bizottság „Európai interoperabilitási keret – Végrehajtási stratégia” című, 2017. március 23-i közleményében meghatározott elvek és ajánlások tartalmaznak, amely közlemény az európai digitális közszolgáltatások biztosítása tekintetében a tagállamok közösen elfogadott megközelítését foglalja magában. Megfelelő körülménnyel indokolt eljárni annak érdekében, hogy az említett előírások technológiasemlegesek és az innovatív technológiákra nyitottak maradjanak.
- (13) Az illetékes hatóságokra és a gazdasági szereplőkre háruló költségek minimalizálása céljából célszerű fontolóra venni hozzáférési pontok kialakítását az illetékes hatóságok számára. Az említett hozzáférési pontok csak közvetítőként működnek az eFTI-platformok és az illetékes hatóságok között, ezért nem tárolhatnak és nem kezelhetnék azokat az eFTI-adatokat, amelyekhez hozzáférést közvetítenek, kivéve az eFTI-adatok kezeléséhez kapcsolódó metaadatokat, például a nyomkövetési vagy statisztikai célú műveleti naplókat. A tagállamok megállapodhatnak az illetékes hatóságaik számára közös hozzáférési pontok létrehozásáról is.
- (14) E rendeletben meg kell határozni az azokra az eFTI platformokra vonatkozó funkcionális követelményeket, amelyeket a gazdasági szereplők használhatnak arra, hogy a jogszabályban előírt áruszállítási információkat elektronikus formában az illetékes hatóságok rendelkezésére bocsássák, mégpedig azért, hogy teljesüljenek az ezen információk illetékes hatóságok általi kötelező elfogadásának feltételei, az e rendeletben foglaltak szerint. A harmadik félként eljáró platformszolgáltatók (eFTI-szolgáltatók) tekintetében is meg kell határozni követelményeket. Az említett követelményeknek biztosítaniuk kell különösen azt, hogy az eFTI-hez kapcsolódó valamennyi adat kizárólag a kijelölt funkciókat biztosító, jogosultságokon alapuló, átfogó hozzáférés-ellenőrzési rendszer szerint legyen kezelhető; hogy az összes illetékes hatóság a jogszabályban meghatározott végrehajtási hatásköreinek megfelelően azonnali hozzáféréssel rendelkezzen ezekhez az adatokhoz; hogy a személyes adatok elektronikus eszközökkel való kezelését az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽⁶⁾ megfelelően végezzék; továbbá hogy az érzékeny kereskedelmi információk kezelését ezen információk bizalmas jellegének tiszteletben tartása mellett lehessen végezni.
- (15) A Bizottságnak előírásokat kell elfogadnia az eFTI-platformokra vonatkozó funkcionális követelményekkel kapcsolatban. Az említett előírások elfogadásakor a Bizottságnak törekednie kell az eFTI-platformok közötti átjárhatóság biztosítására, az e platformok közötti adatcseré megkönnyítésére, valamint annak lehetővé tételére, hogy a gazdasági szereplők az általuk választott eFTI-platformot használhassák. A végrehajtás megkönnyítése és a költségek minimalizálása érdekében a Bizottságnak továbbá figyelembe kell vennie a már létező IKT-rendszerek által használt, releváns technikai megoldásokat és szabványokat. A Bizottságnak ugyanakkor garantálnia kell, hogy az említett előírások a lehető legnagyobb mértékben technológiasemlegesek legyenek annak érdekében, hogy ösztönözzék a folyamatos innovációt és elkerülhető legyen a technológiai bezáródás.
- (16) Ahhoz, hogy mind az illetékes hatóságok, mind a gazdasági szereplők körében bizalom alakuljon ki az eFTI-platformoknak és az eFTI-szolgáltatóknak az említett funkcionális követelményeknek való megfelelését illetően, a tagállamoknak a 765/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽⁷⁾ megfelelően akkreditálással alátámasztott tanúsítási rendszert kell létrehozniuk. A tanúsítás előnyeinek kihasználása céljából a már használatban lévő IKT-rendszerek szolgáltatóinak ajánlott annak biztosítása, hogy ezek a rendszerek megfeleljenek az eFTI-platformokra e rendeletben meghatározott követelményeknek, valamint ajánlott tanúsítás iránti kérelmet benyújtaniuk. Az IKT-rendszerek tanúsítását haladéktalanul el kell végezni.
- (17) Az eFTI-platformok használata biztosítja a gazdasági szereplők számára a jogszabályban előírt információk garantált elfogadását, az illetékes hatóságok számára pedig az említett információkhoz való megbízható és biztonságos hozzáférést. Mindazonáltal, az összes illetékes hatóságra háruló azon kötelezettség ellenére, hogy el kell fogadniuk a tanúsított eFTI-platformon keresztül e rendelettel összhangban rendelkezésre bocsátott információkat, továbbra is lehetővé kell tenni egyéb IKT rendszerek alkalmazását is, amennyiben egy tagállam ezt választja. Ezzel egyidejűleg e rendelet nem akadályozhatja sem az eFTI-platformok vállalkozások közötti alkalmazását, sem pedig kiegészítő funkciók használatát az eFTI-platformokon, feltéve, hogy ez nem érinti hátrányosan az e rendelet hatálya alá tartozó, jogszabályban előírt információknak az e rendelet követelményeinek megfelelő kezelését.

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 765/2008/EK rendelete (2008. július 9.) a termékek forgalmazása tekintetében az akkreditálás és piacfelügyelet előírásainak megállapításáról és a 339/93/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 218., 2008.8.13., 30. o.).

- (18) Az elektronikus formában e rendelet szerint rendelkezésre bocsátott, jogszabályban előírt információk elfogadására vonatkozó kötelezettség végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. A Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni különösen annak érdekében, hogy meghatározza az illetékes hatóságoknak az említett, jogszabályban előírt információkhoz való hozzáférése és az információk kezelésére vonatkozó közös eljárásokat és részletes szabályokat arra az esetre vonatkozóan, amikor az érintett gazdasági szereplők ezeket az információkat elektronikusan bocsátják rendelkezésre, ideértve a részletes szabályokat és műszaki előírásokat is, valamint, hogy meghatározza az eFTI-platformokra és az eFTI-szolgáltatókra vonatkozó követelmények teljesítésének részletes előírásait. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽⁸⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (19) E rendelet megfelelő alkalmazása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a következőkre vonatkozóan: az I. melléklet A. részének módosítása a Bizottság által elfogadott, azon felhatalmazáson alapuló vagy végrehajtási jogi aktusok figyelembevételére érdekében, amelyek a jogszabályban előírt információkra vonatkozó új uniós követelményeket határoznak meg az áruszállítással kapcsolatban; valamint az I. melléklet B. részének módosítása azon jogszabályban előírt információkra vonatkozó, nemzeti jogban szereplő követelmények jegyzékeinek a beillesztése érdekében, amelyekről a tagállamok a Bizottságot e rendelettel összhangban értesítették, valamint a vonatkozó nemzeti jog bármely olyan új rendelkezésének a beillesztése érdekében, amely változásokat vezet be a jogszabályban előírt információkra vonatkozó nemzeti követelmények tekintetében, vagy az e rendelet hatálya alá tartozó, jogszabályban előírt információkra vonatkozóan új követelményt állapít meg, és amelyről a tagállamok a Bizottságot e rendelettel összhangban értesítették; továbbá e rendelet következők általi kiegészítésére vonatkozóan: az e rendelet hatálya alá tartozó, jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelményekkel kapcsolatban a közös adatkészletek és az adatkészletek létrehozása és módosítása; valamint e rendelet egyes technikai szempontjainak a kiegészítése, nevezetesen az eFTI-platformok tanúsítására és az eFTI-platformok tanúsító jelöléseinek használatára vonatkozó szabályok, valamint az eFTI-szolgáltatók tanúsítására vonatkozó szabályok tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak ⁽⁹⁾ megfelelően kerüljön sor.

A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein. Emellett fontos, hogy az említett jogi aktusok kidolgozása és előkészítése során valamennyi érdekelt fél részt vegyen a megfelelő fórumokon, mint például a digitális szállítási és logisztikai fórum létrehozásáról szóló, 2018. szeptember 13-i bizottsági határozattal létrehozott szakértői csoportban.

- (20) Mivel e rendelet célját, nevezetesen az elektronikusan rendelkezésre bocsátott áruszállítási információk illetékes hatóságok általi elfogadása terén az egységes megközelítés biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a közös követelmények megállapításának szükségessége miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (21) A jogszabályban előírt áruszállítási információk részeként szükséges személyes adatok elektronikus eszközökkel való kezelését az (EU) 2016/679 rendelettel összhangban kell végezni.
- (22) A Bizottságnak el kell végeznie e rendelet értékelését. Információkat kell gyűjteni ezen értékelés elősegítése, valamint az e rendelet által elérni kívánt célkitűzés e rendelet általi teljesítésének felmérése érdekében.
- (23) A tényleges és eredményes végrehajtás feltétele, hogy minden illetékes hatóság közvetlen és valós idejű hozzáféréssel rendelkezzen a vonatkozó, jogszabályban előírt, elektronikus formában rendelkezésre álló információkhoz. Ebből a célból és az „alapértelmezetten digitális” elvnek megfelelően – amelyet az „Unió e-kormányzati cselekvési terv 2016–2020 – A közigazgatás digitális átalakításának felgyorsítása” című, 2016. április 19-i bizottsági közlemény említ – a jövőben elsődlegesen elektronikus eszközöket kell használni a jogszabályban előírt információk gazdasági szereplők és illetékes hatóságok közötti cseréje során. Ezért a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, milyen kezdeményezésekkel lehetne a gazdasági szereplők számára kötelezettséget megállapítani arra, hogy elektronikus úton bocsássák az illetékes hatóságok rendelkezésére a jogszabályban előírt információkat. A Bizottságnak – adott esetben – javaslatot kell tennie megfelelő kezdeményezésekre, beleértve e rendelet és más vonatkozó uniós jogi

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

⁽⁹⁾ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

aktusok lehetséges módosítását is. Az illetékes hatóságok végrehajtási képességének javítása, valamint az illetékes hatóságok és a gazdasági szereplők költségeinek a minimalizálása érdekében a Bizottságnak mérlegelnie kell további olyan intézkedéseket is, mint a jogszabályban előírt információk rögzítésére és kezelésére használt IKT-rendszerek és -platformok átjárhatóságának fokozása és közös hozzáférési pontjának kialakítása más uniós közlekedési jogi rendelkezéseknek megfelelően.

- (24) Ez a rendelet nem alkalmazható hatékonyan az abban meghatározott, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok hatálybalépéséig. Ezen oknál fogva a Bizottságot jogi kötelezettség terheli az említett felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok elfogadása tekintetében és az erre vonatkozó munkát haladéktalanul meg kell kezdenie annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a vonatkozó előírások időben történő elfogadását, adott esetben még az e rendeletben meghatározott vonatkozó határidők letelte előtt. Az említett felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok időben történő elfogadása alapvetően fontos ahhoz, hogy a tagállamoknak és a gazdasági szereplőknek elegendő idő álljon a rendelkezésére az e rendeletnek való megfeleléshez szükséges intézkedések megtételére. Ezért az e rendelet szerinti különböző alkalmazási időszakokat ennek megfelelően kell megállapítani.
- (25) Hasonlóan, a tagállamoknak az e rendelet szerinti értesítési kötelezettségét e rendelet hatálybalépésének időpontját követően egy éven belül teljesíteni kell, hogy ezzel lehetővé váljon a Bizottság számára az e rendelet szerinti első felhatalmazáson alapuló jogi aktus időben történő elfogadása.
- (26) Az európai adatvédelmi biztossal a 45/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁰⁾ 28. cikkének (2) bekezdésével összhangban konzultációra került sor,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

E rendelet meghatározza az Unió területén az áruszállításhoz kapcsolódó, jogszabályban előírt információk elektronikus úton történő, az érintett gazdasági szereplők és az illetékes hatóságok közötti közlésének jogi keretét.

E célból e rendelet:

- a) megállapítja azokat a feltételeket, amelyek alapján az illetékes hatóságoknak el kell fogadniuk az érintett gazdasági szereplők által elektronikusan rendelkezésre bocsátott, jogszabályban előírt információkat;
- b) megállapítja az érintett gazdasági szereplők által az illetékes hatóságok számára a jogszabályban előírt információk elektronikus rendelkezésre bocsátásával kapcsolatos szolgáltatásnyújtási szabályokat.

2. cikk

Hatály

(1) Ez a rendelet az alábbiakra alkalmazandó:

a) jogszabályban előírt információkra vonatkozó, a következőkben foglalt követelmények:

i. az EKG-Tanács 11. rendelete⁽¹¹⁾ 6. cikkének (1) bekezdése;

ii. a 92/106/EGK tanácsi irányelv⁽¹²⁾ 3. cikke;

iii. az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹³⁾ 8. cikkének (3) bekezdése;

⁽¹⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 45/2001/EK rendelete (2000. december 18.) a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 8., 2001.1.12., 1. o.).

⁽¹¹⁾ EKG-Tanács: Az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 79. cikke (3) bekezdésének végrehajtása keretében a fuvardíjakban és a fuvarozási feltételek terén alkalmazott hátrányos megkülönböztetés megszüntetéséről szóló 11. rendelet (HL P 52., 1960.8.16., 1121. o.).

⁽¹²⁾ A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

⁽¹³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

- iv. az 1013/2006/EK rendelet 16. cikkének c) pontja és 18. cikkének (1) bekezdése; e rendelet nem sértheti az uniós jogi aktusok vonatkozó rendelkezéseiben előírt vámhivatali ellenőrzéseket;
- v. az 1957. szeptember 30-án Genfben megkötött, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Közúti Szállításáról szóló Európai Megállapodás (ADR) A. melléklete 5. részének 5.4 fejezete, a 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁴⁾ I. mellékletének I.1. szakaszában említettek szerint; az 1999. június 3-án Vilniusban megkötött COTIF C. függelékében foglalt, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Vasúti Fuvarozásáról szóló Szabályzat (RID) 5. részének 5.4 fejezete, az említett irányelv II. mellékletének II.1. szakaszában említettek szerint; valamint a 2000. május 26-án Genfben megkötött, a Veszélyes Áruk Nemzetközi Belvízi Szállításáról szóló Európai Megállapodáshoz (ADN) csatolt Szabályzat 5. részének 5.4 fejezete, az említett irányelv III. mellékletének III.1. szakaszában említettek szerint;
- b) a Bizottság által az e bekezdés a) pontjában említett uniós jogi aktusok, az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁵⁾ vagy a 300/2008/EK⁽¹⁶⁾ európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló vagy végrehajtási jogi aktusokban megállapított, jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelmények. Az említett felhatalmazáson alapuló vagy végrehajtási jogi aktusokat e rendelet I. mellékletének A. része sorolja fel;
- c) az e rendelet I. mellékletének B. részében felsorolt nemzeti jogi rendelkezésekben foglalt, jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelmények.

(2) A tagállamok 2021. augusztus 21-ig értesítik a Bizottságot a nemzeti jog azon rendelkezéseiről, és a jogszabályban előírt információkra vonatkozó azon kapcsolódó követelményekről, amelyek előírják az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett, jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelmények alapján szolgáltatandó információkkal egészben vagy részben megegyező információk szolgáltatását.

Az említett értesítést követően a tagállamok értesítik a Bizottságot minden olyan nemzeti jogi rendelkezésről, amely:

- a) változtatásokat vezet be az I. melléklet B. részében felsorolt nemzeti jogi rendelkezésekben foglalt, jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelményekben; vagy
- b) olyan új, jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelményeket állapít meg, amelyek előírják az (1) bekezdés a) és b) pontjában említett, jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelmények alapján szolgáltatandó információkkal egészben vagy részben megegyező információk szolgáltatását.

A tagállamok az ilyen rendelkezések elfogadását követően egy hónapon belül megteszik az említett értesítéseket.

(3) A Bizottság a 14. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el, amelyekkel módosítja:

- a) az I. melléklet A. részét az e cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett, jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelményekre való hivatkozások felvétele érdekében;
- b) az I. melléklet B. részét az e cikk (2) bekezdése szerint megtett értesítések alapján a nemzeti jogra és a jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelményekre való hivatkozások felvétele vagy törlése érdekében.

3. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „jogszabályban előírt információk”: dokumentum formájában vagy más módon bemutatott, az Unió területén történő áruszállításhoz – ideértve az áruk tranzit forgalomban történő szállításához – kapcsolódó információk, amelyeket a 2. cikk (1) bekezdésében említett rendelkezésekkel összhangban valamely érintett gazdasági szereplőnek kell rendelkezésre bocsátania annak érdekében, hogy igazolja az említett rendelkezéseket megállapító jogi aktusok vonatkozó követelményeinek való megfelelést;
2. „jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelmény”: jogszabályban előírt információk szolgáltatására vonatkozó követelmény;

⁽¹⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/68/EK irányelve (2008. szeptember 24.) a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.).

⁽¹⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.).

⁽¹⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 97., 2008.4.9., 72. o.).

3. „illetékes hatóság”: hatóság, hivatal vagy egyéb szerv, amely hatáskörrel rendelkezik a 2. cikk (1) bekezdésében említett jogi aktusok szerinti olyan feladatok – így különösen egy tagállam területén a megfelelés ellenőrzése, betartatása, igazolása vagy nyomon követése – végzésére, amelyekhez szükség van a jogszabályban előírt információkhoz való hozzáférésre;
4. „elektronikus áruszállítási információ” vagy „eFTI”: adatelemkészlet, amelyet jogszabályban előírt információknak az érintett gazdasági szereplők közötti, valamint a gazdasági szereplők és az illetékes hatóságok közötti cseréje céljából elektronikus eszközökkel kezelnek;
5. „eFTI-adatalkészlet”: a 2. cikk (1) bekezdésében említett egyedi uniós jogi aktus vagy nemzeti jog szerint előírt információknak megfelelő, strukturált adatelemkészlet;
6. „közös eFTI-adatalkészlet”: strukturált adatelemek valamennyi eFTI-adatalkészletet magában foglaló, átfogó készlete, amelyben a különböző eFTI-adatalkészletekben szereplő közös adatelemek csak egyszer szerepelnek;
7. „adatelem”: a legkisebb olyan információegység, amely egyedi meghatározással és pontos technikai jellemzőkkel, úgymint formátummal, hosszúsággal és karaktertípussal rendelkezik;
8. „adatkezelés”: eFTI-ken végzett művelet vagy művelet sor, például gyűjtés, rögzítés, rendezés, strukturálás, tárolás, kiigazítás vagy módosítás, visszakeresés, megtekintés, felhasználás, továbbítás útján történő közlés, terjesztés vagy az eFTI egyéb módon történő rendelkezésre bocsátása, egyeztetés vagy összekapcsolás, korlátozás, törlés vagy megsemmisítés, függetlenül attól, hogy azt automatikus eszközökkel végzik-e;
9. „műveleti napló”: az eFTI-k elektronikus adatkezelésének automatikus nyilvántartása;
10. „eFTI-platform”: információs és kommunikációs technológián (IKT) alapuló, eFTI-k adatkezelésére szánt megoldás, például operációs rendszer, működési környezet vagy adatbázis;
11. „eFTI-platformfejlesztő”: természetes vagy jogi személy, aki vagy amely eFTI-platformot fejlesztett ki vagy szerzett meg saját gazdasági tevékenységéhez kapcsolódó, jogszabályban előírt információk kezelése vagy az említett platform piaci forgalomba helyezése céljából;
12. „eFTI-szolgáltatás”: eFTI-platform segítségével – önmagában vagy más IKT-megoldásokkal, többek között más eFTI-platformokkal együtt – végzett eFTI-adatkezelési szolgáltatás;
13. „eFTI-szolgáltató”: természetes vagy jogi személy, aki vagy amely szerződés alapján eFTI-szolgáltatást nyújt az érintett gazdasági szereplőknek;
14. „érintett gazdasági szereplő”: szállítási vagy logisztikai szolgáltató, vagy más olyan természetes vagy jogi személy, aki vagy amely a jogszabályban előírt információkra vonatkozó releváns követelménnyel összhangban felelős a jogszabályban előírt információkat az illetékes hatóságok rendelkezésére bocsátásáért;
15. „ember által olvasható formátum”: adatok olyan elektronikus bemutatási módja, amely természetes személyek által további adatkezelés nélkül információként felhasználható;
16. „géppel olvasható formátum”: adatok olyan elektronikus bemutatási módja, amely gép általi automatikus adatkezelésre felhasználható;
17. „megfelelőségértékelő szervezet”: a 765/2008/EK rendelet szerinti megfelelőségértékelő szervezet, amelyet az említett rendelettel összhangban akkreditálnak valamely eFTI-platform vagy eFTI-szolgáltató megfelelőségének az értékelésére;
18. „szállítás”: meghatározott áruk – ideértve a hulladékot is – szállítása az első berakodási helytől a végső rendeltetési helyig egyetlen szállítási szerződés vagy több, egymást követő szállításra irányuló szerződés feltételei szerint, beleértve adott esetben a különböző szállítási módok közötti áruátvitelt is, a szállított konténerek, csomagok vagy áruk mennyiségétől vagy számától függetlenül.

II. FEJEZET

ELEKTRONIKUSAN RENDELKEZÉSRE BOCSÁTOTT, JOGSZABÁLYBAN ELŐÍRT INFORMÁCIÓK

4. cikk

Az érintett gazdasági szereplőkre vonatkozó követelmények

- (1) Az 5. cikk (1), (2) és (3) bekezdésének alkalmazása céljából az érintett gazdasági szereplőknek meg kell felelniük az e cikkben foglalt követelményeknek.

(2) Amikor az érintett gazdasági szereplők jogszabályban előírt információkat elektronikusan bocsátanak valamely illetékes hatóság rendelkezésére, azt valamely tanúsított eFTI-platformon, és – adott esetben – tanúsított eFTI-szolgáltatók által kezelt adatok alapján kell megtenniük. Az érintett gazdasági szereplők az említett, jogszabályban előírt információkat géppel olvasható formátumban, valamint – az illetékes hatóság kérésére – ember által olvasható formátumban kötelesek rendelkezésre bocsátani.

(3) A géppel olvasható formátumban lévő információkat valamely eFTI-platform adatforrásához csatlakozó, hitelesített és védett kapcsolaton keresztül kell rendelkezésre bocsátani. Az érintett gazdasági szereplőknek közölniük kell a 9. cikk (1) bekezdésének e) pontjában említett egyedi elektronikus azonosító kapcsolatot, amely lehetővé teszi az illetékes hatóság számára, hogy egyedileg azonosítsa a szállításhoz kapcsolódó, jogszabályban előírt információt.

(4) Az illetékes hatóságok kérésére ember számára olvasható formátumban lévő információk rendelkezésre bocsátásának helyben, az érintett gazdasági szereplő tulajdonában lévő elektronikus eszközök képernyőjén kell történnie.

5. cikk

Az illetékes hatóságokra vonatkozó követelmények

(1) A 7. és 8. cikkben említett első, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok hatálybalépésének időpontjától számított 30 hónap elteltével az illetékes hatóságoknak el kell fogadniuk az érintett gazdasági szereplők által a 4. cikknek megfelelően, elektronikusan rendelkezésre bocsátott, jogszabályban előírt információkat, ideértve azt is, ha az említett, jogszabályban előírt információkat az illetékes hatóság kiegészítő információként kérte.

(2) Ha az érintett gazdasági szereplő e rendelet 4. cikkével összhangban az 1013/2006/EK rendelet szerint előírt információt bocsátott rendelkezésre elektronikusan, az érintett illetékes hatóságoknak ezt a jogszabályban előírt információt az 1013/2006/EK rendelet 26. cikkének (3) és (4) bekezdésében említett megállapodás nélkül is el kell fogadniuk.

(3) Ha a 2. cikk (1) bekezdésében említett egyedi uniós jogi aktus vagy nemzeti jog szerint előírt információk esetében hivatalos igazolásra, például bélyegzőkre vagy tanúsítványokra is szükség van, az érintett hatóságnak az említett igazolást elektronikusan kell végeznie, a 7. és a 8. cikkben említett felhatalmazáson alapuló és végrehajtási aktusok követelményeivel összhangban.

(4) Az e cikk (1)–(3) bekezdésében foglalt követelményeknek való megfelelés érdekében a tagállamok meg hozzák azokat az intézkedéseket, amelyek lehetővé teszik valamennyi illetékes hatóságuk számára az érintett gazdasági szereplők által a 4. cikkkel összhangban rendelkezésre bocsátott, jogszabályban előírt információkhoz való hozzáférést és az információk kezelését. Ezeknek az intézkedéseknek meg kell felelniük a 7. és 8. cikkben említett felhatalmazáson alapuló és végrehajtási aktusoknak.

6. cikk

Bizalmas üzleti információk

Az illetékes hatóságok, az eFTI-szolgáltatók és az érintett gazdasági szereplők kötelesek intézkedéseket tenni az e rendelettel összhangban kezelt és cserélt üzleti információk titkosságának biztosítására, továbbá annak garantálására, hogy az ilyen információkhoz való hozzáférés és az információk kezelése csak engedéllyel történhessen.

7. cikk

Közös eFTI-adatkészlet és eFTI-adatalkészletek

(1) A Bizottság a 14. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el e rendelet következők tekintetében való kiegészítése céljából: a közös eFTI-adatkészletnek és az eFTI-adatalkészleteknek a 2. cikk (1) bekezdésében említett, jogszabályban előírt információkra vonatkozó adott követelményekkel kapcsolatban való létrehozása és módosítása, ideértve a közös eFTI-adatkészletben és eFTI-adatalkészletekben szereplő egyes adatelemek meghatározására és műszaki jellemzőire vonatkozó megfelelő előírásokat is.

(2) Az (1) bekezdésben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásakor a Bizottság:

a) figyelembe veszi a vonatkozó nemzetközi egyezményeket és uniós jogot; és

b) arra törekszik, hogy biztosított legyen a közös eFTI-adatkészlet és az eFTI-adatalkészletek, valamint a nemzetközi vagy uniós szinten elfogadott releváns adatmodellek – ideértve a multimodális adatmodelleket is – közötti átjárhatóság.

(3) Az első ilyen, felhatalmazáson alapuló jogi aktusnak az (1) bekezdésben említett valamennyi elemet le kell fednie és azt legkésőbb 2023. február 21-ig kell elfogadni.

8. cikk

Közös eljárások és hozzáférési szabályok

(1) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok fogad el, amelyekben közös eljárásokat és részletes szabályokat, többek között közös műszaki előírásokat állapít meg az illetékes hatóságoknak az eFTI-platformokhoz való hozzáférése tekintetében, ideértve a jogszabályban előírt információk kezelésére, valamint az illetékes hatóságok és az érintett gazdasági szereplők között az említett információkkal kapcsolatban folytatott kommunikációra vonatkozó eljárásokat is.

(2) Az (1) bekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok elfogadásakor a Bizottság igyekszik növelni az igazgatási eljárások hatékonyságát és minimalizálni a megfeleléssel járó költségeket az érintett gazdasági szereplők és az illetékes hatóságok számára.

(3) Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. Az első ilyen végrehajtási jogi aktusnak az e cikk (1) bekezdésében említett valamennyi elemet le kell fednie és azt legkésőbb 2023. február 21-ig kell elfogadni.

III. FEJEZET

eFTI-PLATFORMOK ÉS eFTI-SZOLGÁLTATÓK

1. SZAKASZ

Az eFTI-platformokra és eFTI-szolgáltatókra vonatkozó követelmények

9. cikk

Az eFTI-platformokra vonatkozó funkcionális követelmények

(1) A jogszabályban előírt információk kezelését végző eFTI-platformoknak olyan funkciókkal kell bírniuk, amelyek biztosítják, hogy:

- a) a személyes adatok kezelése az (EU) 2016/679 rendelettel összhangban történik;
- b) az üzleti adatok kezelése a 6. cikkel összhangban történik;
- c) az illetékes hatóságok a 7. és 8. cikkben említett felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok révén elfogadott műszaki előírásokkal összhangban hozzáférhetnek az adatokhoz és kezelhetik azokat;
- d) az érintett gazdasági szereplők a 4. cikkel összhangban az illetékes hatóságok rendelkezésére bocsáthatják az információkat;
- e) egyedi elektronikus azonosító kapcsolatot, például egy egyedi hivatkozáson alapuló lehet létrehozni a szállítás és a kapcsolódó adatelemek között, ideértve az azon eFTI-platformra való strukturált hivatkozást is, ahol az adatot rendelkezésre bocsátják;
- f) adatkezelést kizárólag engedélyezett és hitelesített hozzáférés alapján lehet végezni;
- g) műveleti naplókban minden adatkezelés megfelelően rögzítésre kerül annak érdekében, hogy lehetővé váljon legalább az egyes különálló kezelési műveleteknek, a műveletet végző természetes vagy jogi személynek, valamint az egyes adatelemeken végzett műveletek sorrendjének az azonosítása; amennyiben valamely művelet meglévő adatelem módosítására vagy törlésére terjed ki, az eredeti adatelem megőrzésre kerül;
- h) az adatokat archiválni lehet, és azok az illetékes hatóságok számára a jogszabályban előírt információkra vonatkozó releváns követelményeket megállapító vonatkozó uniós jogi aktusoknak és nemzeti jognak megfelelően hozzáférhetők maradnak;
- i) az e bekezdés g) pontjában említett műveleti naplókat archiválni lehet, és azok az illetékes hatóságok számára auditálás céljából a jogszabályban előírt információkra vonatkozó adott követelményeket megállapító vonatkozó uniós jogi aktusokban és nemzeti jogban megállapított ideig, nyomon követés céljából pedig a 17. cikkben említett ideig hozzáférhetők maradnak;
- j) az adatok védve vannak a sérüléssel és az eltulajdonítással szemben;
- k) a kezelt adatelemek megfelelnek a 7. cikkben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok által létrehozott közös eFTI-adatkészletnek és eFTI-adatalkészleteknek, és azok a jogszabályban előírt információkra vonatkozó adott követelményeket megállapító vonatkozó uniós jogi aktusokban és nemzeti jogban meghatározottak szerint az Unió bármelyik hivatalos nyelvén kezelhetők.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes műszaki előírásokat állapít meg az e cikk (1) bekezdésében foglalt követelmények tekintetében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. Az említett műszaki előírások elfogadásakor a Bizottság:

- a) törekszik az eFTI-platformok közötti átjárhatóság biztosítására;
- b) figyelembe veszi a már létező releváns technikai megoldásokat és szabványokat;
- c) gondoskodik arról, hogy ezek az előírások a lehető legnagyobb mértékben technológiasemlegesek maradjanak.

Az első ilyen végrehajtási jogi aktusnak az e cikk (1) bekezdésében említett valamennyi elemet le kell fednie és azt legkésőbb 2023. augusztus 21-ig kell elfogadni.

10. cikk

Az eFTI-szolgáltatókra vonatkozó követelmények

- (1) Az eFTI-szolgáltatók kötelesek biztosítani, hogy
- a) az adatokat kizárólag az arra jogosult felhasználók kezeljék, az eFTI-platformon belül világosan meghatározott és egyes személyekre ruházott kezelési jogoknak megfelelően, a jogszabályban előírt információkra vonatkozó releváns követelményekkel összhangban;
 - b) az adatok tárolása és az azokhoz való hozzáférés megfeleljen a jogszabályban előírt információkra vonatkozó adott követelményeket meghatározó uniós jogi aktusoknak és nemzeti jognak;
 - c) az illetékes hatóságok díjmentes és azonnali hozzáféréssel rendelkezzenek az eFTI-platformjaik révén kezelt, áruszállítási műveletekre vonatkozó, jogszabályban előírt információkhoz;
 - d) az adatok megfelelően védettek legyenek, ideértve a jogosulatlan vagy törvénytelen kezeléssel, valamint a véletlen elvesztéssel, megsemmisítéssel vagy sérülésekkel szembeni védelmet is.

(2) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben részletes szabályokat állapít meg az e cikk (1) bekezdésében foglalt követelmények tekintetében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 15. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni. Az első ilyen végrehajtási jogi aktusnak az e cikk (1) bekezdésében említett valamennyi elemet le kell fednie és azt legkésőbb 2023. augusztus 21-ig kell elfogadni.

2. SZAKASZ

Tanúsítás

11. cikk

Megfelelőségértékelő szervezetek

(1) A megfelelőségértékelő szervezetek akkreditálása a 765/2008/EK rendeletnek megfelelően történik azzal a céllal, hogy elvégezzék az eFTI-platformok és eFTI-szolgáltatók tanúsítását az e rendelet 12. és 13. cikkében foglaltak szerint.

(2) Ahhoz, hogy akkreditált szervezetként működhessenek, a megfelelőségértékelő szervezeteknek teljesíteniük kell a II. mellékletben megállapított követelményeket. A nemzeti akkreditáló testületeknek közölniük kell az e cikk (3) bekezdésével összhangban kijelölt nemzeti hatósággal annak a weboldalnak a címét, amelyen nyilvánosan elérhetővé teszik az akkreditált megfelelőségértékelési szervezetekre vonatkozóan rendelkezésre álló információkat, ideértve e szervezetek naprakész jegyzékét.

(3) Minden tagállam kijelöl egy hatóságot, amely az e cikk (2) bekezdése, a 12. cikk (2) bekezdése és a 13. cikk (2) bekezdése szerint szolgáltatott információk alapján elkészíti és naprakészen tartja az akkreditált megfelelőségértékelési szervezetek, továbbá az érvényes tanúsítvánnyal rendelkező eFTI-platformok és -szolgáltatók jegyzékét. Az említett kijelölt nemzeti hatóságoknak az említett jegyzéket egy hivatalos kormányzati internetes webhelyen nyilvánosan elérhetővé kell tenniük.

(4) Az említett kijelölt nemzeti hatóságok kötelesek minden év március 31-ig benyújtani a Bizottságnak a (3) bekezdésben említett jegyzéket annak a webhelynek a címével együtt, ahol a jegyzékek nyilvánosan elérhetők. A Bizottság a hivatalos webhelyén közzéteszi az említett webhelyek címét.

12. cikk

Az eFTI-platformok tanúsítása

(1) Valamely eFTI-platformfejlesztő kérésére a megfelelőségértékelő szervezet köteles értékelni, hogy az eFTI-platform megfelel-e a 9. cikk (1) bekezdésében megállapított követelményeknek. Ha az értékelés pozitív eredménnyel jár, a megfelelőségértékelő szervezetnek az adott eFTI-platform számára megfelelőségi tanúsítványt kell kiállítania. Ha az értékelés eredménye negatív, a megfelelőségértékelő szervezet köteles megindokolni a negatív értékelést a kérelmezőnek.

(2) Az egyes megfelelőségértékelő szervezetek kötelesek fenntartani azon eFTI-platformok naprakész jegyzékét, amelyek részére megfelelőségi tanúsítvány állítottak ki, és amelyek megfelelőségi tanúsítványát visszavonták vagy felfüggesztették. E jegyzéket a weboldalukon közzé kell tenniük, továbbá az említett weboldal címét közölniük kell a 11. cikk (3) bekezdésében említett kijelölt nemzeti hatósággal.

(3) Az illetékes hatóságok számára a valamely tanúsított eFTI-platformon keresztül rendelkezésre bocsátott információkhoz tanúsító jelölést kell mellékelni.

(4) Az eFTI-platformfejlesztőnek a tanúsítványa ismételt értékelését kell kérnie, amennyiben a 9. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusokban megállapított műszaki előírásokat felülvizsgálták.

(5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendeletnek az eFTI-platformok tanúsításra és a tanúsító jelölések használatára, ezen belül a tanúsítvány megújítására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó szabályok megállapításával történő kiegészítése céljából.

13. cikk

Az eFTI-szolgáltatók tanúsítása

(1) Valamely eFTI-szolgáltató kérésére a megfelelőségértékelő szervezet köteles értékelni, hogy az eFTI-szolgáltató megfelel-e a 10. cikk (1) bekezdésében megállapított követelményeknek. Ha az értékelés pozitív eredménnyel jár, a megfelelőségértékelő szervezetnek megfelelőségi tanúsítványt kell kiállítania. Ha az értékelés eredménye negatív, a megfelelőségértékelő szervezet köteles megindokolni a negatív értékelést a kérelmezőnek.

(2) Az egyes megfelelőségértékelő szervezetek kötelesek fenntartani azon eFTI-szolgáltatók naprakész jegyzékét, amelyek részére megfelelőségi tanúsítvány állítottak ki, és amelyek megfelelőségi tanúsítványát visszavonták vagy felfüggesztették. E jegyzéket a weboldalukon közzé kell tenniük, továbbá az említett weboldal címét meg kell küldeniük a 11. cikk (3) bekezdésében említett kijelölt nemzeti hatóságnak.

(3) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 14. cikkel összhangban felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el e rendeletnek az eFTI-szolgáltatók tanúsításra, ezen belül a tanúsítványok megújítására, felfüggesztésére és visszavonására vonatkozó szabályok megállapításával történő kiegészítése céljából.

IV. FEJEZET

FELHATALMAZÁS ÉS VÉGREHAJTÁSI RENDELKEZÉSEK

14. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 2. cikk (3) bekezdésében, a 7. cikkben, a 12. cikk (5) bekezdésében és a 13. cikk (3) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása öt évre szól, 2020. augusztus 20-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az öt éves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazás gyakorlásáról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 2. cikk (3) bekezdésében, a 7. cikkben, a 12. cikk (5) bekezdésében és a 13. cikk (3) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 2. cikk (3) bekezdése, a 7. cikk, a 12. cikk (5) bekezdése és 13. cikk (3) bekezdése értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

15. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

V. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

16. cikk

Felülvizsgálat

- (1) A Bizottság legkésőbb 2029. február 21-ig elvégzi e rendelet felülvizsgálatát, és a főbb megállapításokról jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak és az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak.

A Bizottság értékeli továbbá, hogy milyen lehetséges kezdeményezések kínálóznak különösen az alábbiakra:

- a) a gazdasági szereplők számára kötelezettség megállapítása arra, hogy e rendelettel összhangban elektronikus úton tegyék hozzáférhetővé az illetékes hatóságok számára a jogszabályban előírt információkat;
- b) az eFTi-környezet és a jogszabályban előírt információk rögzítésére és kezelésére használt különböző IKT-rendszerek és -platformok átjárhatóságának és összekapcsolhatóságának további kialakítása más uniós közlekedési jogi rendelkezéseknek megfelelően.

Az említett értékelések keretében értékelni kell különösen e rendelet és más vonatkozó uniós jogi aktusok módosításának lehetőségét, és az értékeléseket adott esetben jogalkotási javaslatnak kell kísérnie.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal az e cikk (1) bekezdésében említett jelentés elkészítéséhez szükséges, a 17. cikkben foglalt információkat.

17. cikk

Nyomon követés

A tagállamok 2027. augusztus 21-ig és azt követően ötévente közlik a Bizottsággal a 9. cikk (1) bekezdésének g) és i) pontjában említett műveleti naplók alapján azon alkalmak számát, amikor az illetékes hatóságok az érintett gazdasági szereplők által a 4. cikkel összhangban elektronikusan rendelkezésre bocsátott, jogszabályban előírt információkhoz hozzáfértek és azokat kezelték.

Az említett információkat a jelentéstételi időszak minden évére vonatkozóan közölni kell.

18. cikk

Hatálybalépés és alkalmazás

- (1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

(2) Ezt a rendeletet 2024. augusztus 21-ig.

(3) A 2. cikk (2) bekezdését, az 5. cikk (4) bekezdését, a 7. cikket, a 8. cikket, a 9. cikk (2) bekezdését és a 10. cikk (2) bekezdését azonban e rendelet hatálybalépésének időpontjától kezdődően kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2020. július 15-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

D.M. SASSOLI

a Tanács részéről

az elnök

J. KLOECKNER

I. MELLÉKLET

AZ E RENDELET HATÁLYA ALÁ TARTOZÓ, JOGSZABÁLYBAN ELŐÍRT INFORMÁCIÓK

A. RÉSZ – A 2. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett, jogszabályban előírt információkra vonatkozó követelmények

A 2. cikk (1) bekezdésének b) pontjában említett, felhatalmazáson alapuló és végrehajtási jogi aktusok jegyzéke:

1. a Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete ⁽¹⁾ a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról: a melléklet 6.3.2.6. pontjának a), b), c), d), e), f) és g) alpontja.

B. RÉSZ – Nemzeti jog

E részben található a nemzeti jog azon releváns rendelkezéseinek jegyzéke, amelyek az 2. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott információkkal egészben vagy részben megegyező információk szolgáltatását írják elő.

[Tagállam]

1. Jogi aktus: [rendelkezés]

⁽¹⁾ A Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (HL L 299., 2015.11.14., 1. o.).

II. MELLÉKLET

A MEGFELELŐSÉGTÉKELŐ SZERVEZETEKRE VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

1. A megfelelőségértékelő szervezeteket a nemzeti jog szerint kell létrehozni, és azoknak jogi személyiséggel kell rendelkezniük.
2. A megfelelőségértékelő szervezetnek olyan harmadik félnek kell lennie, amely független az általa értékelt szervezettől, eFTI-platformtól vagy -platformszolgáltatótól.

Ilyen szervezetnek tekinthetők az olyan szervezetek, amelyek az általuk értékelt eFTI-platform vagy -platformszolgáltató tervezésében, gyártásában, szállításában, összeszerelésében, használatában vagy karbantartásában részt vevő vállalkozásokat képviselő üzleti szerveződésekhez vagy szakmai szövetségekhez tartoznak, feltéve, hogy bizonyítottan függetlenek és mentesek az érdeklődésektől.

3. A megfelelőségértékelő szervezet, annak felső vezetése és a megfelelőségértékelési feladatokat végző személyzete nem lehet annak az eFTI-platformnak vagy -platformszolgáltatónak a tervezője, gyártója, szállítója, létesítője, vásárlója, tulajdonosa, felhasználója vagy karbantartója, amelyet értékelnek, és nem is képviselheti e feleket.

A megfelelőségértékelő szervezet, valamint annak felső szintű vezetése és a megfelelőségértékelést végző személyzete nem vehet részt közvetlenül ezen eFTI-platform vagy -platformszolgáltató tervezésében, gyártásában vagy kialakításában, forgalomba hozatalában, üzembe helyezésében, használatában vagy karbantartásában, és nem is képviselheti az ilyen tevékenységben részt vevő feleket. Nem vehet részt továbbá olyan tevékenységben, amely veszélyeztetné döntéshozói függetlenségét vagy feddhetetlenségét azon megfelelőségértékelési tevékenységekkel kapcsolatban, amelyek tekintetében akkreditált. Ez különösen érvényes a szaktanácsadási szolgáltatásokra.

A megfelelőségértékelő szervezetek kötelesek biztosítani, hogy leányvállalataiknak és alvállalkozóiknak tevékenységei ne befolyásolják megfelelőségértékelési tevékenységeiknek bizalmas jellegét, objektivitását és pártatlanságát.

4. A megfelelőségértékelő szervezeteknek és személyzetüknek a legmagasabb szintű feddhetetlenséggel és az adott szakterületen elvárható műszaki felkészültséggel kell megfelelőségértékelési tevékenységeit végezniük, és függetlennek kell lenniük minden olyan – különösen pénzügyi – nyomásgyakorlástól és ösztönzéstől, amely – különösen a tevékenységük eredményeiben érdekelt személyek vagy azok csoportjai részéről – alkalmas az ítélőképességüknek vagy megfelelőségértékelési tevékenységük eredményeinek befolyásolására.
5. A megfelelőségértékelő szervezetnek képesnek kell lennie az e rendelet 12. és 13. cikke alapján rá ruházott valamennyi megfelelőségértékelési feladat elvégzésére, függetlenül attól, hogy ezeket a feladatokat a megfelelőségértékelő szervezet maga, vagy az ő nevében és felelősségére valaki más végzi el.

A megfelelőségértékelő szervezetnek a szükséges mértékben rendelkeznie kell a következőkkel:

- a) olyan személyzet, amely műszaki ismeretekkel, valamint elegendő és megfelelő tapasztalattal rendelkezik a megfelelőségértékelési feladatok elvégzéséhez;
- b) a megfelelőségértékelés során követett eljárások leírása;
- c) olyan eljárások, amelyek segítségével tevékenysége során kellően figyelembe tudja venni a vállalkozások méretét, azon ágazatot, amelyben azok tevékenykednek, a vállalkozás szerkezetét és a kérdéses technológia összetettségi fokát.

A megfelelőségértékelő szervezetnek rendelkeznie kell a megfelelőségértékelési tevékenységekkel kapcsolatos műszaki és adminisztratív feladatok megfelelő ellátásához szükséges eszközökkel.

6. A megfelelőségértékelési feladatok elvégzéséért felelős személyzetnek rendelkeznie kell a következőkkel:
 - a) valamennyi megfelelőségértékelési tevékenységre kiterjedő, alapos műszaki és szakképzettség;

- b) megfelelő ismeretek az általuk végzett értékelések követelményeiről, és megfelelő hatáskör az említett értékelések elvégzésére;
 - c) az e rendelet 9. és 10. cikkében foglalt követelmények megfelelő ismerete és megértése;
 - d) az értékelések elvégzését igazoló megfelelési tanúsítványok, nyilvántartások és jelentések elkészítésére való alkalmasság.
7. Biztosítani kell a megfelelésgértékelő szervezet, annak felső szintű vezetése és megfelelésgértékelést végző személyzet pártatlanságát.
- A megfelelésgértékelő szervezet felső szintű vezetésének és az értékelést végző személyzetnek a javadalmazása nem függhet az elvégzett értékelések számától vagy azok eredményétől.
8. A megfelelésgértékelő szervezetek kötelesek felelősségbiztosítást kötni, kivéve, ha a felelősséget a nemzeti joggal összhangban az állam vállalja át, vagy ha közvetlenül maga a tagállam felel a megfelelésgértékelésért.
9. A megfelelésgértékelő szervezet személyzete a szakmai titoktartás szabályait köteles alkalmazni minden olyan információra, amelyet e rendelet 12. és 13. cikke vagy bármely, azokat átültető nemzeti jogszabály szerinti feladatkörében szerzett, kivéve azon tagállam illetékes hatóságai irányában, ahol a tevékenységét gyakorolja. Biztosítani kell a tulajdonjogok védelmét.
10. A megfelelésgértékelő szervezeteknek részt kell venniük a vonatkozó szabványosítási tevékenységekben és a vonatkozó szabályozási tevékenységekben, vagy biztosítaniuk kell, hogy a megfelelésgértékelő feladatok elvégzéséért felelős személyzetük tájékoztatást kapjon azokról.
-

IRÁNYELVEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2020/1057 IRÁNYELVE

(2020. július 15.)

a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint az 1024/2012/EU rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) Annak érdekében, hogy a közúti szállítási ágazat biztonságosan, hatékonyan és társadalmilag felelős módon működhessen, egyrészt szociális védelemben kell részesíteni a járművezetőket, és számukra megfelelő munkakörülményeket kell biztosítani, másrészt pedig megfelelő üzleti környezeti feltételeket és tisztességes versenyfeltételeket kell biztosítani a közúti fuvarozók (a továbbiakban: fuvarozók) számára. Tekintettel a közúti szállítási ágazatban tevékeny munkaerő nagy fokú mobilitására, ágazatspecifikus szabályokra van szükség ahhoz, hogy egyensúlyt lehessen teremteni a fuvarozóknak a határon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadsága, az áruk szabad mozgása és a járművezetők számára biztosítandó megfelelő munkakörülmények és szociális védelem között.
- (2) A közúti szállítási szolgáltatások rendkívül mobil jellege miatt különös figyelmet kell fordítani annak biztosítására, hogy a járművezetők élhessenek az őket megillető jogokkal, a többségükben kisvállalkozásként működő fuvarozók pedig ne szembesüljenek olyan aránytalan adminisztratív akadályokkal vagy diszkriminatív ellenőrzésekkel, amelyek indokolatlanul korlátozzák a határon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadságukat. Ugyanezen okból a közúti szállításra alkalmazott minden nemzeti szabálynak arányosnak és indokoltnak kell lennie, figyelemmel arra, hogy a járművezetők számára megfelelő munkakörülményeket és szociális védelmet kell biztosítani, továbbá elő kell segíteni, hogy a belföldi és a külföldi fuvarozók tisztességes versenyfeltételek mellett gyakorolhassák a közúti szállítási szolgáltatások nyújtásához fűződő szabadságukat.
- (3) Ahhoz, hogy a belső piac zavartalanul működhessen, rendkívül fontos az egyensúly: egyrészt javítani kell a járművezetők szociális és munkafeltételeit, másrészt pedig elő kell segíteni, hogy a bel- és külföldi fuvarozók tisztességes verseny keretében gyakorolhassák a közúti szállítási szolgáltatások nyújtásához fűződő szabadságukat.
- (4) A közúti szállítási ágazatra vonatkozó jelenlegi uniós szociális jogszabályok hatékonyságának és eredményességének értékelése során sikerült azonosítani a meglévő rendelkezések és végrehajtásuk egyes hiányosságait, például a postafiókék vonatkozásában. Emellett nyilvánvalóvá vált, hogy az említett rendelkezések értelmezése, alkalmazása és végrehajtása terén több eltérés is mutatkozik a tagállamok között, ami súlyos adminisztratív terhet ró a járművezetőkre és a fuvarozókra egyaránt. Ez jogbizonytalansághoz vezet, ami káros az ágazaton belüli járművezetők szociális és munkafeltételeire és fuvarozók versenyfeltételeire nézve.
- (5) A 96/71/EK ⁽⁴⁾ és a 2014/67/EU ⁽⁵⁾ európai parlamenti és tanácsi irányelvek helyes alkalmazásának biztosítása érdekében szigorítani kell a járművezetők kiküldetésével kapcsolatos csalások felszámolására irányuló uniós szintű ellenőrzést és meg kell erősíteni az ezt célzó együttműködést.

⁽¹⁾ HL C 197., 2018.6.8., 45. o.

⁽²⁾ HL C 176., 2018.5.23., 57. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2019. április 4-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2020. április 7-i álláspontja első olvasatban (HL C 149., 2020.5.5., 1. o.). Az Európai Parlament 2020. július 9-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 96/71/EK irányelve (1996. december 16.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről (HL L 18., 1997.1.21., 1. o.).

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/67/EU irányelve (2014. május 15.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelv érvényesítéséről és a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről szóló 1024/2012/EU rendelet (az IMI-rendelet) módosításáról (HL L 159., 2014.5.28., 11. o.).

- (6) A 96/71/EK irányelv módosításáról szóló 2016. március 8-i javaslatában a Bizottság elismerte, hogy az irányelv végrehajtása sajátos jogi kérdéseket és nehézségeket vet fel a rendkívül mobil közúti szállítási ágazatban, és jelezte, hogy a kérdéseket leginkább a közúti szállítási területre vonatkozó ágazatspecifikus jogalkotás rendezné.
- (7) A 96/71/EK irányelv közúti szállítási ágazatban történő eredményes és arányos végrehajtásához olyan ágazatspecifikus szabályokat kell alkotni, amelyek figyelembe veszik a közúti szállítási ágazatban dolgozó munkaerő rendkívül mobil jellegéből fakadó sajátosságokat, valamint egyensúlyt teremtenek a járművezetők szociális védelme és a fuvarozóknak a határon átnyúló szolgáltatásnyújtásra vonatkozó szabadsága között. A 96/71/EK irányelvben a munkavállalók kiküldetésére vonatkozóan előírt rendelkezések, valamint a 2014/67/EU irányelvben az azok végrehajtása tekintetében előírt rendelkezések alkalmazandók a közúti szállítási ágazatra, és az említett rendelkezésekre az ezen irányelvben meghatározott különös szabályokat kell alkalmazni.
- (8) A közlekedési ágazat rendkívül mobil jellegére tekintettel a járművezetőket általában nem küldik ki hosszú időre szolgáltatási szerződés keretében egy másik tagállamba, ahogyan az más ágazatokban néha előfordul. Ezért egyértelműen tisztázni kell, hogy a 96/71/EK irányelvben foglalt, a hosszú távú kiküldetésre vonatkozó szabályok milyen körülmények között nem alkalmazandók a járművezetőkre.
- (9) A kiküldetésekre vonatkozó ágazatspecifikus, kiegyensúlyozott szabályoknak a járművezető és a nyújtott szolgáltatás, valamint a fogadó tagállam területe közötti elegendő kapcsolat meglétén kell alapulniuk. Az említett szabályok végrehajtásának megkönnyítése érdekében a fogadó tagállam területével való kapcsolat mértéke alapján különbséget kell tenni a szállítási műveletek különböző típusai között.
- (10) Amennyiben egy járművezető a vállalkozás letelepedési helye szerinti tagállamból (a továbbiakban: letelepedés helye szerinti tagállam) kiindulva egy másik tagállam vagy harmadik ország területére vagy a letelepedés helye szerinti tagállam területére vissza irányuló kétoldalú szállítási műveletet hajt végre, akkor szolgáltatásának jellege szorosan kapcsolódik a letelepedés helye szerinti tagállamhoz. Lehetséges, hogy egy járművezető több kétoldalú szállítási műveletet is végez egyetlen út alkalmával. Aránytalanul korlátozná a határokon átnyúló közúti szállítási szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabadságot, ha az említett kétoldalú műveletekre is alkalmazni kellene a kiküldetési szabályokat és így a fogadó tagállamban biztosított foglalkoztatási feltételeket.
- (11) Egyértelművé kell tenni azt, hogy a valamely tagállam területén áthaladó nemzetközi szállítási műveletek nem minősülnek kiküldetési helyzetnek. Ezekre a műveletekre az jellemző, hogy a járművezető a tagállamon áru berakodása vagy kirakodása, valamint utasok felvétele vagy elszállítása nélkül halad át, és ezért nincs érdemi kapcsolat a járművezető tevékenysége és azon tagállam között, amelyen áthalad. A járművezető valamely tagállamban való tartózkodásának tranzitként való minősítését tehát nem befolyásolják például higiéniai okokkal összefüggő megállások.
- (12) Ha a járművezető kombinált szállítási műveletben vesz részt, a kezdeti vagy végső közúti szállítási szakasz során nyújtott szolgáltatás jellege szorosan kapcsolódik a letelepedés helye szerinti tagállamhoz, ha maga a közúti szakasz kétoldalú szállítási műveletnek minősül. Ezzel szemben, ha a közúti szakaszon végzett szállítási műveletre a fogadó tagállamban vagy nem kétoldalú nemzetközi szállítási műveletként kerül sor, a fogadó tagállam területével fennálló elegendő mértékű kapcsolat áll fenn, és így a kiküldetési szabályokat ebben az esetben alkalmazni kell.
- (13) Ha a járművezető más művelettípusokat – különösen kabotázsműveleteket vagy nem kétoldalú nemzetközi szállítási műveleteket – is végrehajt, akkor a fogadó tagállam területével fennálló elegendő mértékű kapcsolat áll fenn. A kapcsolat az 1072/2009/EK⁽⁶⁾ és az 1073/2009/EK⁽⁷⁾ európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti kabotázsműveletek esetében fennáll, mivel a szállítási művelet egésze valamely fogadó tagállamban valósul meg, így a szolgáltatás szorosan kapcsolódik a fogadó tagállam területéhez. A nem kétoldalú nemzetközi szállítási műveletek során a járművezető jellemzően a kiküldő vállalkozás letelepedési helye szerinti tagállamon kívüli nemzetközi fuvarozási tevékenységben vesz részt. Ennélfogva a nyújtott szolgáltatások inkább az érintett fogadó tagállamhoz és nem a letelepedési hely szerinti tagállamhoz kapcsolódnak. Ezekben az esetekben ágazatspecifikus szabályokra csak az adminisztratív követelmények és az ellenőrzési intézkedések tekintetében van szükség.
- (14) A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a nemzeti jogban, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezésekben vagy az adott tagállam területén általánosan alkalmazandóvá nyilvánított vagy a 96/71/EK irányelv 3. cikkének (1) és (8) bekezdésével összhangban egyéb módon alkalmazandó kollektív megállapodásokban vagy választott bírósági határozatokban meghatározott, a 96/71/EK irányelv 3. cikkében említett, munkaviszonyra vonatkozó szabályok a 2014/67/EU irányelvvel összhangban hozzáférhető és átlátható módon elérhetőek legyenek a más tagállamban

⁽⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1072/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a nemzetközi közúti áru fuvarozási piacra való hozzáférés közös szabályairól (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

⁽⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

letelepedett fuvarozási vállalkozások és a kiküldött járművezetők számára is. Ez az olyan kollektív megállapodásokban megállapított, munkaviszonyra vonatkozó szabályokat is magában kell foglalja, amelyek az érintett földrajzi területen általában alkalmazandók valamennyi hasonló vállalkozásra. A vonatkozó információknak ki kell terjedniük különösen a díjazásnak az említett jogi eszközökben kötelezőként előírt elemeire. A 2014/67/EU irányelvvel összhangban törekedni kell a szociális partnerek bevonására.

- (15) Az uniós fuvarozók számára egyre komolyabb versenytársat jelentenek a harmadik országokban letelepedett fuvarozók. Ezért rendkívül fontos biztosítani, hogy az uniós fuvarozókat ne érje hátrányos megkülönböztetés. A 96/71/EK irányelv 1. cikkének (4) bekezdése szerint a nem tagállamban letelepedett vállalkozások nem részesülhetnek kedvezőbb bánásmódban, mint a tagállamban letelepedett vállalkozások. Ezt az elvet az ezen irányelvben a kiküldetésre vonatkozóan előírt különös szabályok tekintetében is alkalmazni kell. Az elvet különösen akkor kell alkalmazni, ha harmadik országbeli fuvarozók az uniós piacra való bejutást biztosító két- vagy többoldalú megállapodások alapján végeznek szállítási műveleteket.
- (16) A Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciájának (ECMT) többoldalú kvótarendszere az egyik legfontosabb olyan eszköz, amely a harmadik országbeli fuvarozók uniós piacra jutását és az uniós fuvarozók harmadik országbeli piacra jutását szabályozza. Az ECMT-ben részes egyes országokhoz rendelt engedélyek számáról évente döntenek. A tagállamoknak be kell tartaniuk az uniós vállalkozásokkal szembeni hátrányos megkülönböztetés tilalmára vonatkozó kötelezettségüket, többek között abban az esetben is, ha az ECMT-n belül megállapodnak az uniós piacra való bejutás feltételeiről.
- (17) A nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló európai megállapodás (AETR) megtárgyalása és megkötése az Unió kizárólagos külső hatáskörébe tartozik. Az Uniónak az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽⁸⁾ 2. cikkének (3) bekezdésével összhangban össze kell hangolnia a nemzeti és uniós szociális szabályok harmadik országbeli vállalkozások általi betartásának ellenőrzésére használható ellenőrzési mechanizmusokat az uniós vállalkozásokra alkalmazandó mechanizmusokkal.
- (18) A rendkívül mobil közúti szállítási ágazat tekintetében nehéz volt alkalmazni azokat a szabályokat, amelyeket a munkavállalók kiküldetésére vonatkozóan a 96/71/EK irányelv, az adminisztratív követelményekre vonatkozóan pedig a 2014/67/EU irányelv határoz meg. A közúti szállítási ágazat munkavállalóinak kiküldetésére vonatkozó rendelkezések alkalmazásához és végrehajtásához kapcsolódó összehangolatlan nemzeti intézkedések jogbizonytalanságot okoztak és magas adminisztratív terheket róttak a nem honos uniós fuvarozókra. Ez indokolatlanul korlátozza a határon átnyúló közúti szállítási szolgáltatások nyújtására vonatkozó szabadságot, és mellékhatásként kedvezőtlen hatást gyakorol a munkahelyteremtésre és a fuvarozók versenyképességére. Ezért össze kell hangolni az adminisztratív követelményeket és az ellenőrzési intézkedéseket. Ez lehetővé tenné azt, hogy a fuvarozókat ne akadályozzák szükségtelen késedelmek.
- (19) A munkavállalók kiküldetésére vonatkozó ágazatspecifikus szabályok hatékonyabb és eredményesebb végrehajtása és a nem honos uniós fuvarozókat sújtó aránytalan adminisztratív terhek elkerülése érdekében a közúti szállítási ágazatban – a digitális menetíró készülékhez hasonló ellenőrzési eszközök előnyeit teljeskörűen kihasználva – egyedi adminisztratív követelményeket és ellenőrzési intézkedéseket kell meghatározni. Az ebben az irányelvben és a 96/71/EK irányelvben foglalt kötelezettségeknek való megfelelés ellenőrzése, valamint ezzel párhuzamosan a feladat összetettségének enyhítése érdekében a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a kizárólag az ebben az irányelvben meghatározott, a közúti szállítási ágazathoz igazított adminisztratív követelményeket és ellenőrzési intézkedéseket írják elő a közúti fuvarozók számára.
- (20) A fuvarozási vállalkozásoknak jogbiztonságra van szükségük az általuk betartandó szabályokat és követelményeket illetően. E szabályoknak és követelményeknek világosaknak, érthetőeknek és a fuvarozási vállalkozások számára könnyen hozzáférhetőeknek kell lenniük, továbbá lehetővé kell tenniük a hatékony ellenőrzések végrehajtását. Fontos, hogy az új szabályokkal ne jöjjenek létre szükségtelen adminisztratív terhek, és azok megfelelően figyelembe vegyék a kis- és középvállalkozások érdekeit.

⁽⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

- (21) A járművezetőkre háruló adminisztratív és dokumentációs tehernek arányosnak kell lennie. Ezért míg bizonyos dokumentumoknak a járműben rendelkezésre kell állniuk közúti ellenőrzés céljából, más dokumentumokat a közúti fuvarozóknak az 1024/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽⁹⁾ létrehozott belső piaci információs rendszer (IMI) nyilvános felületén, és szükség esetén a fuvarozó letelepedési helye szerinti tagállam illetékes hatóságán keresztül kell rendelkezésre bocsátaniuk. Az illetékes hatóságoknak a tagállamok közötti kölcsönös segítségnyújtás keretében kell eljárniuk, amelyet a 2014/67/EU irányelv határoz meg.
- (22) Az ezen irányelvben meghatározott kiküldetési szabályoknak való megfelelés ellenőrzésének megkönnyítése érdekében a közúti fuvarozóknak kiküldetési nyilatkozatot kell benyújtaniuk a kiküldetés helye szerinti tagállam illetékes hatóságaihoz.
- (23) A fuvarozók adminisztratív terheinek csökkentése érdekében egyszerűsíteni kell a kiküldetési nyilatkozatok küldésének és frissítésének folyamatát. A Bizottságnak e célból többnyelvű nyilvános felületet kell kialakítania, amelyhez a fuvarozók hozzáférhetnek, és amelyen keresztül a kiküldetéssel kapcsolatos információkat és szükség esetén egyéb releváns dokumentumokat nyújtanak be és frissítenek az IMI-n keresztül.
- (24) Tekintettel arra, hogy néhány tagállamban a szociális partnerek döntő szerepet töltenek be a közúti szállítási ágazatra vonatkozó szociális jogszabályok végrehajtásában, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy – a kiküldetésre vonatkozó szabályoknak való megfelelés ellenőrzésének kizárólagos céljából, az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁰⁾ tiszteletben tartása mellett – a nemzeti szociális partnerek rendelkezésére bocsássák a releváns, IMI-n keresztül megosztott információkat. Az említett releváns információkat az IMI-től eltérő eszközökön keresztül kell a szociális partnerek rendelkezésére bocsátani.
- (25) Az ezen irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni az IMI nyilvános felülete funkcióinak meghatározása céljából. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽¹¹⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (26) A munkaidőre és a pihenőidőre vonatkozó szabályok megfelelő, hatékony és következetes végrehajtása döntően fontos a közúti közlekedésbiztonság javítása, a járművezetők munkafeltételeinek védelme, valamint a meg nem felelésből eredő versenytorzulás megelőzése szempontjából. Ezért a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁽¹²⁾ megállapított egységes végrehajtási követelmények hatályát kívánatos kiterjeszteni a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben⁽¹³⁾ a munkaidőre vonatkozóan meghatározott rendelkezéseknek való megfelelés ellenőrzésére.
- (27) Tekintettel a 2002/15/EK irányelv munkaidőre vonatkozó szabályainak való megfelelés ellenőrzéséhez szükséges adatsorokra, a közúti ellenőrzések mértéke a kellően hosszú időszakok lefedését lehetővé tevő technológia kifejlesztésétől és bevezetésétől függ. A közúti ellenőrzéseknek azokra a szempontokra kell korlátozódniuk, amelyek hatékonyan ellenőrizhetők a menetíró készülékkel és a kapcsolódó fedélzeti adatrögzítő berendezésekkel, míg az átfogó ellenőrzésekre csak a telephelyeken kerülhet sor.
- (28) A közúti ellenőrzéseket hatékonyan és gyorsan kell elvégezni annak érdekében, hogy az ellenőrzések a lehető legrövidebb időn belül és a járművezető számára a lehető legkevesebb késedelmet okozva lezáruljanak. Egyértelműen különbséget kell tenni a fuvarozók és a járművezetők kötelezettségei között.

⁽⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1024/2012/EU rendelete (2012. október 25.) a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről és a 2008/49/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (az IMI-rendelet) (HL L 316., 2012.11.14., 1. o.).

⁽¹⁰⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

⁽¹¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

⁽¹²⁾ A Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

⁽¹³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

- (29) A tagállamok végrehajtó hatóságai közötti együttműködést összehangolt ellenőrzések révén még inkább elő kell mozdítani, és a tagállamoknak törekedniük kell arra, hogy a telephelyeken is ilyen ellenőrzéseket végezzenek. Az Európai Munkaügyi Hatóság – amelynek tevékenységi köre az (EU) 2019/1149 európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁴⁾ 1. cikkének (4) bekezdése értelmében kiterjed a 2006/22/EK irányelvre – fontos szerepet tölthetne be azáltal, hogy segíti a tagállamokat ezen összehangolt ellenőrzések elvégzésében és támogathatná az oktatási és képzési erőfeszítéseket is.
- (30) A közúti szállítás ágazatára vonatkozó szociális szabályok végrehajtása tekintetében bebizonyosodott, hogy a tagállamok közötti igazgatási együttműködés nem elégséges, ami nehezebbé, alacsony hatékonyságúvá és következtelenné teszi a határon átnyúló végrehajtást. Ebből következően meg kell határozni a hatékony kommunikáció és a kölcsönös segítségnyújtás kereteit, beleértve a jogsértésekre vonatkozó adat- és a bevált végrehajtási gyakorlatokkal kapcsolatos információcserét is.
- (31) A hatékony igazgatási együttműködés és a hatékony információcsere elősegítése érdekében az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁵⁾ 16. cikkének (5) bekezdése előírja a tagállamok számára, hogy a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartásának rendszerén keresztül kapcsolják össze nemzeti elektronikus nyilvántartásaikat. Ki kell bővíteni a közúti ellenőrzések során e rendszeren keresztül hozzáférhető információk körét.
- (32) A tagállamok közötti kommunikáció előmozdítása és javítása, a közlekedési ágazatban a szociális szabályok egységesebb alkalmazásának biztosítása, valamint annak elősegítése érdekében, hogy a közúti fuvarozók a járművezetők kiküldetése tekintetében megfeleljenek az adminisztratív követelményeknek, a Bizottságnak ki kell dolgoznia az IMI egy vagy több új modulját. Fontos, hogy az IMI lehetővé tegye a kiküldetési nyilatkozatok érvényességének ellenőrzését a közúti ellenőrzések során.
- (33) A tagállamok közötti hatékony igazgatási együttműködés és kölcsönös segítségnyújtás keretében folytatott információcserének meg kell felelnie az (EU) 2016/679 és az (EU) 2018/1725 ⁽¹⁶⁾ európai parlamenti és tanácsi rendeletben a személyes adatok védelmére vonatkozóan meghatározott szabályoknak. Az IMI révén folytatott információcserének meg kell felelnie az 1024/2012/EU rendeletben foglalt rendelkezéseknek is.
- (34) A még hatékonyabb, eredményesebb és következetesebb végrehajtás érdekében fejleszteni kell a meglévő nemzeti kockázatértékelő rendszerek funkcióit és bővíteni kell azok használatát. A kockázatértékelő rendszerekben tárolt adatokhoz való hozzáférés lehetővé tenné az érintett tagállam illetékes ellenőrző hatóságai számára a nem szabályszerűen működő fuvarozókra irányuló ellenőrzések célzottabbá tételét. A fuvarozók kockázatértékelésekor alkalmazandó egységes képlet az ellenőrzésekkor igazságosabb bánásmódot eredményezne a fuvarozókkal szemben.
- (35) A Bizottságra a 2006/22/EK irányelv által ruházott hatásköröket a Lisszaboni Szerződés hatálybalépésének következtében összhangba kell hozni az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. és 291. cikkével.
- (36) A 2006/22/EK irányelv végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni a járművezetők tagállamok által ellenőrzött munkanapjai minimum-százalékarányának 4 %-ra történő emelése céljából; az összegyűjtendő statisztikák kategóriái fogalommeghatározásainak további pontosítása céljából; a tagállamok közötti adat-, tapasztalat- és információcserét aktívan elősegítő szerv kijelölése céljából; a vállalkozások tekintetében végzett kockázatértékelés számítására vonatkozó egységes képlet megállapítása céljából, a végrehajtás helyes gyakorlatára vonatkozó iránymutatások kidolgozása céljából; az egyéb munka időszakainak a nyilvántartására és ellenőrzésére vonatkozó egységes megközelítés, továbbá a legalább egyhetes olyan időszakoknak a nyilvántartására és ellenőrzésére vonatkozó egységes megközelítés megállapítása céljából, amikor a járművezető elhagyja a járművet és azzal nem tud semmilyen tevékenységet végezni, valamint az említett irányelv végrehajtásával kapcsolatos közös megközelítés elősegítése céljából; a végrehajtó hatóságok általi megközelítések összehangjának és az 561/2006/EK rendelet végrehajtó hatóságok általi összehangolt értelmezésének elősegítése céljából; a szállítási ágazat és a végrehajtó hatóságok közötti párbeszéd megkönnyítése céljából A Bizottságnak – különösen a vállalkozások tekintetében végzett kockázatértékelés számítására vonatkozó egységes képlet kidolgozását célzó

⁽¹⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1149 rendelete (2019. június 20.) az Európai Munkaügyi Hatóság létrehozásáról, a 883/2004/EK, a 492/2011/EU és az (EU) 2016/589 rendelet módosításáról, valamint az (EU) 2016/344 határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 186., 2019.7.11., 21. o.).

⁽¹⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

⁽¹⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o.).

végrehajtási jogi aktusok elfogadásakor – garantálnia kell a vállalkozásokkal szembeni egyenlő bánásmódot, amikor figyelembe veszi az ebben az irányelvben meghatározott kritériumokat. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU rendeletnek megfelelően kell gyakorolni.

- (37) A legjobb gyakorlatnak az ellenőrzések és a szabványos berendezéseknek a végrehajtási egységek számára elérhetővé válása tekintetében bekövetkezett változásai követése, valamint az 561/2006/EK rendelet és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁷⁾ tekintetében elkövetett jogsértések súlyossága súlyozásának megállapítása vagy naprakésszé tétele érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a 2006/22/EK irányelv I., II. és III. melléklete módosítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak⁽¹⁸⁾ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (38) A 2006/22/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (39) A kiküldetésre vonatkozó bizonyos különös szabályok címzettjei a fuvarozási vállalkozások, amelyek viselik az említett szabályok általuk való megsértésének következményeit. Ugyanakkor annak érdekében, hogy megelőzzék a közúti árufuvarozóktól fuvarozási szolgáltatásokat megrendelő vállalkozások általi visszaéléseket, a tagállamoknak világos és kiszámítható szabályokat kell megállapítaniuk a feladók, szállítmányozók, vállalkozók és alvállalkozók szemben az azokban az esetekben kiszabott szankciókra is, amikor azok tudatában voltak, vagy a körülményeket figyelembe véve tudatában kellett lenniük, hogy az általuk megrendelt fuvarozási szolgáltatások sértik a kiküldetésre vonatkozó különös szabályokat.
- (40) A tisztességes verseny érdekében, valamint hogy egyenlő versenyfeltételeket lehessen biztosítani a munkavállalók és a vállalkozások számára, előrehaladást kell elérni az intelligens végrehajtás terén, és minden lehetséges támogatást meg kell adni a kockázattérítelő rendszerek teljeskörű bevezetéséhez és alkalmazásához.
- (41) A Bizottságnak értékelnie kell a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályok alkalmazásának és végrehajtásának a közúti szállítási ágazatra gyakorolt hatását, és az értékelés eredményeiről jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak, valamint a jelentéshez adott esetben jogalkotási javaslatot is csatolnia kell.
- (42) mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen egyrészt a járművezetők számára megfelelő munkafeltételek és szociális védelem biztosítását, másrészt a fuvarozók számára megfelelő üzleti feltételek és tisztességes versenyfeltételek biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban ezen irányelv terjedelme és hatásai miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (43) Az ezen irányelvet átültető nemzeti intézkedéseket az ezen irányelv hatálybalépésének időpontjától számított 18 hónap elteltével kell alkalmazni. Az (EU) 2018/957 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁹⁾ – a 3. cikkének (3) bekezdésével összhangban – 2022. február 2-től kell alkalmazni a közúti szállítási ágazatra,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályok

(1) Ez a cikk különös szabályokat határoz meg a 96/71/EK irányelvnek a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésével, valamint a 2014/67/EU irányelvnek az e járművezetők kiküldetésére vonatkozó adminisztratív követelményekkel és ellenőrzési intézkedésekkel kapcsolatos egyes vonatkozásai tekintetében.

⁽¹⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályaon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

⁽¹⁸⁾ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

⁽¹⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/957 irányelve (2018. június 28.) a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló 96/71/EK irányelv módosításáról (HL L 173., 2018.7.9., 16. o.).

(2) Ezek a különös szabályok a valamely tagállamban letelepedett olyan vállalkozások által foglalkoztatott járművezetőkre alkalmazandók, amelyek megteszik a 96/71/EK irányelv 1. cikke (3) bekezdésének a) pontjában említett transznacionális intézkedések egyikét.

(3) A 96/71/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése ellenére a kétoldalú áruszállítási műveleteket végrehajtó járművezetők nem tekinthetők a 96/71/EK irányelv értelmében kiküldetésben lévő munkavállalónak.

Ezen irányelv alkalmazásában a kétoldalú áruszállítási művelet az áruknak egy szállítási szerződés alapján az 1071/2009/EK rendelet 2. cikkének 8. pontjában meghatározott letelepedés helye szerinti tagállamból egy másik tagállamba vagy egy harmadik országba történő mozgatását vagy egy másik tagállamból vagy egy harmadik országból a letelepedés helye szerinti tagállamba történő mozgatását jelenti.

2022. február 2-től – amely időponttól kezdve a járművezetőknek a 165/2014/EU 34. cikkének (7) bekezdésében előírtaknak megfelelően manuálisan kell rögzíteniük a határátlépésekre vonatkozó adatokat – a tagállamok az e bekezdés első és második albekezdésében a kétoldalú áruszállítási műveletek tekintetében meghatározott mentességet akkor is alkalmazzák, ha a kétoldalú szállítási műveletet végrehajtó járművezető emellett egy be- és/vagy kirakodási tevékenységet is elvégez azokban a tagállamokban vagy harmadik országokban, amelyeken áthalad, feltéve, hogy a járművezető nem egyazon tagállamban rakodja be és ki az árut.

Abban az esetben, ha a letelepedés helye szerinti tagállamból kiinduló olyan kétoldalú szállítási műveletet, amely során nem került sor további tevékenységre, a letelepedés helye szerinti tagállam területére irányuló kétoldalú szállítási művelet követ, a harmadik albekezdésben a további tevékenységek tekintetében meghatározott mentességet a harmadik albekezdésben említett feltételek mellett legfeljebb két további be- és/vagy kirakodási műveletre kell alkalmazni.

Az e bekezdés harmadik és negyedik albekezdésében a további tevékenységek tekintetében meghatározott mentesség csak addig az időpontig alkalmazandó, amíg az első alkalommal tagállami nyilvántartásba vett járműveket a 165/2014/EU rendelet 8. cikke (1) bekezdésének negyedik albekezdésében meghatározottak szerint fel nem szerelik az említett rendelet 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdésében említett, a határátlépés és a további tevékenységek rögzítésére vonatkozó követelményeknek megfelelő intelligens menetíró készülékkel. Ezen időponttól kezdve az e bekezdés harmadik és negyedik albekezdésében a további tevékenységek tekintetében meghatározott mentesség kizárólag azokra a járművezetőkre vonatkozik, akik az említett rendelet 8., 9. és 10. cikkében előírtak szerinti intelligens menetíró készülékkel felszerelt járművet vezetnek.

(4) A 96/71/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése ellenére a kétoldalú személyszállítási műveleteket végrehajtó járművezetők nem tekinthetők a 96/71/EK irányelv alkalmazásában kiküldött munkavállalónak.

Ezen irányelv alkalmazásában az 1073/2009/EK rendelet értelmében vett, különjáratokkal vagy menetrend szerinti járatokkal történő nemzetközi személyszállításban az tekintendő kétoldalú szállítási műveletnek, ha a járművezető a következő műveletek bármelyikét végzi:

- a) a letelepedés helye szerinti tagállamban vesz fel utasokat, és egy másik tagállamban vagy egy harmadik országban teszi le őket; vagy
- b) egy tagállamban vagy egy harmadik országban vesz fel utasokat, és a letelepedés helye szerinti tagállamban teszi le őket; vagy
- c) a letelepedés helye szerinti tagállamban vesz fel utasokat, és ott is teszi le őket, miután az 1073/2009/EK rendelet szerinti helyi kirándulást tettek egy másik tagállamban vagy egy harmadik országban.

2022. február 2-től – amely időponttól kezdve a járművezetőknek a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 34. cikkének (7) bekezdésében előírtaknak megfelelően manuálisan kell rögzíteniük a határátlépésekre vonatkozó adatokat – a tagállamok az e cikk első és második albekezdésében a kétoldalú személyszállítási műveletek tekintetében meghatározott mentességet akkor is alkalmazzák, ha a kétoldalú szállítási műveletet végrehajtó járművezető emellett egyszer utasokat vesz fel, és/vagy egyszer utasokat tesz le azon tagállamokban vagy harmadik országokban, amelyeken áthalad, amennyiben a járművezető nem kínál személyszállítási szolgáltatásokat az útja során érintett tagállamban található két helyszín között. Ugyanez alkalmazandó a visszaútra.

Az e bekezdés harmadik albekezdésében a további tevékenységek tekintetében meghatározott mentesség csak addig az időpontig alkalmazandó, amíg az első alkalommal tagállami nyilvántartásba vett járműveket a 165/2014/EU rendelet 8. cikke (1) bekezdésének negyedik albekezdésében meghatározottak szerint fel nem szerelik az említett rendelet 8. cikke (1) bekezdésének első albekezdésében említett, a határátlépés és a további tevékenységek rögzítésére vonatkozó előírásoknak megfelelő intelligens menetíró készülékkel. Ezen időponttól kezdve az e cikk harmadik albekezdésében a további tevékenységek tekintetében meghatározott mentesség kizárólag azokra a járművezetőkre vonatkozik, akik az említett rendelet 8., 9. és 10. cikkében előírtak szerinti intelligens menetíró készülékkel felszerelt járművet vezetnek.

(5) A 96/71/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése ellenére a járművezető nem minősül a 96/71/EK irányelv alkalmazásában kiküldött munkavállalónak, ha a járművezető valamely tagállam területén áru be- vagy kirakodása, vagy utasok felvétele vagy elszállítása nélkül halad át.

(6) A 96/71/EK irányelv 2. cikkének (1) bekezdése ellenére a járművezető nem minősül a 96/71/EK irányelv alkalmazásában kiküldetésben lévő munkavállalónak, ha a 92/106/EGK tanácsi irányelvben ⁽²⁰⁾ meghatározott kombinált fuvarozási művelet részeként kezdeti vagy végső közúti szállítást végez, ha a szóban forgó közúti szakasz maga is kétoldalú szállítási műveletekből áll, az e cikk (3) bekezdésében meghatározottak szerint.

(7) Az 1072/2009/EK és az 1073/2009/EK rendeletben meghatározott kabotázsműveleteket végző járművezető a 96/71/EK irányelv értelmében kiküldött munkavállalónak minősül.

(8) A 96/71/EK irányelv 3. cikke (1a) bekezdésének alkalmazásában a kiküldetést befejezettnek kell tekinteni, amikor a járművezető egy nemzetközi áru- vagy személyszállítás végrehajtása során elhagyja a fogadó tagállamot. Ezen kiküldetési időszak nem vonható össze az ugyanazon járművezetőnek vagy az általa helyettesített más járművezetőnek az ilyen nemzetközi műveletek keretében eltöltött korábbi kiküldetési időszakaival.

(9) A tagállamok biztosítják, hogy a nemzeti jogban, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezésben, vagy az adott tagállamban általánosan alkalmazandóvá nyilvánított vagy a 96/71/EK irányelv 3. cikkének (1) és (8) bekezdésével összhangban egyéb módon alkalmazandó kollektív megállapodásokban vagy választott bírósági határozatokban meghatározott, a 96/71/EK irányelv 3. cikkében említett, munkaviszonyra vonatkozó szabályok a 2014/67/EU irányelvvel összhangban hozzáférhető és átlátható módon a más tagállamban letelepedett szolgáltatók és a kiküldött járművezetők számára is elérhetők legyenek. A releváns információk közé tartoznak mindenekelőtt a díjazásnak az említett eszközök – többek között adott esetben az érintett földrajzi területen működő hasonló vállalkozások számára általánosan alkalmazandó kollektív megállapodások – által kötelezővé nyilvánított egyes tételei.

(10) A harmadik országokban letelepedett fuvarozási vállalkozások nem részesülhetnek kedvezőbb bánásmódban, mint a tagállamokban letelepedett vállalkozások, beleértve azt az esetet is, ha az uniós piachoz vagy annak részeihez hozzáférést biztosító két- vagy többoldalú megállapodás keretében végeznek fuvarozási műveletet.

(11) A 2014/67/EU irányelv 9. cikkének (1) és (2) bekezdésétől eltérve a tagállamok csak az alábbi adminisztratív követelményeket és ellenőrzési intézkedéseket írhatják elő a járművezetők kiküldetésével kapcsolatban:

a) egy másik tagállamban letelepedett közúti fuvarozó kötelezése arra, hogy legkésőbb a kiküldetés kezdetekor az 1024/2012/EU rendelet által létrehozott belső piaci információs rendszerhez (IMI) kapcsolódó nyilvános felületen elérhető többnyelvű formanyomtatvány útján kiküldetési nyilatkozatot nyújtson be a járművezető kiküldetésének helye szerinti tagállam illetékes nemzeti hatóságainak. A kiküldetési nyilatkozatnak az alábbi információkat kell tartalmaznia:

- i. a közúti fuvarozó azonosítása, legalább – amennyiben rendelkezésre áll – a közösségi engedély számával;
- ii. a letelepedés helye szerinti tagállamban lévő szakmai irányító vagy más kapcsolattartó(k) elérhetőségei, akik a szolgáltatásnyújtás helye szerinti fogadó tagállam illetékes hatóságaival egyeztetnek, valamint a dokumentumokat és értesítéseket elküldik és fogadják;
- iii. a kiküldött járművezetőre vonatkozó következő információk: a járművezető személyazonossága, tartózkodási helyének címe és vezetői engedélyének száma;
- iv. a járművezető munkaszerződésének kezdőnapja és a munkaszerződésre alkalmazandó jog;
- v. a kiküldetés tervezett kezdő és végdátuma;
- vi. a gépjárművek rendszáma;
- vii. az, hogy a végzett szállítási szolgáltatás áru fuvarozás, személyszállítás, nemzetközi fuvarozás, vagy kabotázsművelet-e;

b) a közúti fuvarozó kötelezése arra, hogy az alábbiakat nyomtatott vagy elektronikus formában a járművezető rendelkezésére bocsássa, valamint a járművezető kötelezése arra, hogy azokat magánál tartsa és közúti ellenőrzés során kérésre bemutassa:

- i. az IMI-n keresztül benyújtott kiküldetési nyilatkozat egy példánya;

⁽²⁰⁾ A Tanács 92/106/EGK irányelve (1992. december 7.) a tagállamok közötti kombinált áru fuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.).

- ii. bizonyíték a fogadó tagállamban végzett szállítási műveletekre, például elektronikus fuvarlevél (e-CMR) vagy az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8. cikkének (3) bekezdése szerinti bizonyíték;
 - iii. a menetíró készülékben rögzített adatok és különösen azon tagállamok betűjele, amelyekben a járművezető a nemzetközi közúti szállítási műveletek vagy kabotázsműveletek végzésekor tartózkodott, a nyilvántartásba vételre és a nyilvántartás vezetésére vonatkozó, az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletben foglalt követelményeknek megfelelően;
- c) a közúti fuvarozó kötelezése arra, hogy a kiküldetés időtartamának végét követően, a kiküldetés helye szerinti tagállam illetékes hatóságainak közvetlen megkeresésére az IMI nyilvános felületén nyújtsa be az e bekezdés b) pontjának ii. és iii. alpontjában említett dokumentumok másodpéldányait, valamint a kiküldött járművezetőnek a kiküldetés időtartamára vonatkozó díjazásával kapcsolatos dokumentumokat, a munkaszerződést vagy a 91/533/EGK tanácsi irányelv⁽²¹⁾ 3. cikke értelmében azzal egyenértékű okiratot, a járművezető munkájára vonatkozó munkaidő-nyilvántartó lapokat és a kifizetést igazoló dokumentumokat.

A fuvarozónak a dokumentumokat az IMI nyilvános felületén, a megkeresést követő 8 héten belül be kell nyújtania. Ha a fuvarozó a kért dokumentumokat nem nyújtja be a meghatározott határidőn belül, a kiküldetés helye szerinti tagállam illetékes hatóságai a 2014/67/EU irányelv 6. és 7. cikkével összhangban az IMI-n keresztül segítséget kérhetnek a letelepedés helye szerinti tagállam illetékes hatóságaitól. Ilyen kölcsönös segítségnyújtásra irányuló megkeresések esetén a letelepedés helye szerinti tagállam illetékes hatóságai számára hozzáférést kell biztosítani a kiküldetési nyilatkozathoz és a fuvarozó által az IMI nyilvános felületén benyújtott más releváns információkhoz.

A fuvarozó letelepedési helye szerinti tagállam illetékes hatóságainak biztosítaniuk kell, hogy a kiküldetés helye szerinti tagállam illetékes hatóságai a kért dokumentumokat a kölcsönös segítségnyújtásra irányuló megkeresés napjától számított 25 munkanapon belül megkapják az IMI-n keresztül.

Annak megállapítása érdekében, hogy a járművezető az e bekezdés (3) és (4) bekezdése szerint nem minősül-e kiküldött munkavállalónak, a tagállamok ellenőrzési intézkedésként csak arra kötelezhetik a járművezetőt, hogy tartsa magánál és közúti ellenőrzésnél kérésre mutassa be papíralapon vagy elektronikus formában az adott nemzetközi fuvarozási műveletek bizonyítékát, például az elektronikus fuvarlevelet (e-CMR) vagy az 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 8. cikkének (3) bekezdése szerinti bizonyítékot, valamint az e bekezdés b) pontjának iii. alpontjában említett, a menetíró készülékben rögzített adatokat.

(12) Ellenőrzés céljából a fuvarozó köteles az IMI nyilvános felületén naprakészen tartani a (11) bekezdés a) pontjában említett kiküldetési nyilatkozatokat.

(13) A kiküldetési nyilatkozatokban szereplő adatokat ellenőrzés céljából 24 hónapig kell tárolni az IMI adattárában.

A tagállam lehetővé teheti az illetékes hatóság számára, hogy a nemzeti joggal és gyakorlattal összhangban, az IMI-től eltérő eszközökön keresztül olyan mértékben a nemzeti szociális partnerek rendelkezésére bocsássa az IMI-ben megtalálható releváns információkat, amely a kiküldetési szabályoknak való megfelelés ellenőrzésének céljából szükséges, feltéve, hogy:

- a) az információ az érintett tagállam területére történő kiküldetéssel kapcsolatos;
- b) az információ kizárólag a kiküldetésre vonatkozó szabályok végrehajtása céljából kerül felhasználásra; és
- c) az adatkezelés összhangban áll az (EU) 2016/679 rendelettel.

(14) A Bizottság 2021. február 2-ig végrehajtási jogi aktusban meghatározza az IMI nyilvános felületének funkcióit. Ezt a végrehajtási jogi aktust a 4. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(15) A tagállamoknak az ellenőrzési intézkedések végrehajtása során el kell kerülniük a kiküldetés időtartamát és időpontját esetlegesen befolyásoló felesleges késedelmeket.

⁽²¹⁾ A Tanács 91/533/EGK irányelve (1991. október 14.) a munkaadónak a munkavállalóval szembeni, a szerződés, illetve a munkaviszony feltételeire vonatkozó tájékoztatási kötelezettségéről (HL L 288., 1991.10.18., 32. o.).

(16) A tagállamok illetékes hatóságainak a 2014/67/EU irányelvben és az 1071/2009/EK rendeletben megállapított feltételekkel összhangban szorosan együtt kell működniük és kölcsönösen segítséget kell nyújtaniuk egymásnak, továbbá egymás rendelkezésére kell bocsátaniuk valamennyi releváns információt.

2. cikk

A 2006/22/EK irányelv módosítása

A 2006/22/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A cím helyébe a következő szöveg lép:

„A Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK határozat végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről”

2. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Tárgy

Ez az irányelv megállapítja az 561/2006/EK (*) és a 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (**), valamint a 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (***) végrehajtásának minimumfeltételeit.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 561/2006/EK rendelete (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

(***) Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).”

3. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Az említett ellenőrzések keretében az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó utazó munkavállalók, járművezetők, vállalkozások és járművek, valamint a 2002/15/EK irányelv hatálya alá tartozó utazó munkavállalók és járművezetők megfelelően nagy, reprezentatív mintáját kell ellenőrizni minden évben. A 2002/15/EK irányelvnek való megfelelésre irányuló közúti ellenőrzéseknek azokra a szempontokra kell korlátozódniuk, amelyek a menetíró készülékkel és a kapcsolódó adatrögzítő készülékkel eredményesen ellenőrizhetők. A 2002/15/EK irányelvnek való megfelelésre irányuló átfogó ellenőrzésre csak a telephelyeken kerülhet sor.”;

b) a (3) bekezdés első és második albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Minden tagállam oly módon szervezi meg az ellenőrzéseket, hogy azok az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó járművek vezetői összes munkanapjának legalább 3 %-ára kiterjedjenek. A közúti ellenőrzés során engedélyezni kell a járművezető számára, hogy kapcsolatba lépjen a központi irodával, a szakmai irányítóval vagy bármely más személlyel vagy szervezettel abból a célból, hogy a közúti ellenőrzés időtartama alatt rendelkezésre bocsáthassa a fedélzetről hiányzó bizonyítékokat; ez nem érinti a járművezető arra irányuló kötelezettségét, hogy gondoskodjon a menetíró készülék megfelelő használatáról.

2012. január 1-jét követően a Bizottság a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően ezt a minimumszázalékarányt 4 %-ra emelheti, feltéve, hogy a 3. cikknek megfelelően összegyűjtött statisztikai adatok azt mutatják, hogy átlagosan az ellenőrzött járművek több mint 90 %-a digitális menetíróval rendelkezik. A döntéshozatal során a Bizottság figyelembe veszi a meglévő végrehajtási intézkedések eredményességét, különösen a digitális menetírók adatainak rendelkezésre állását a vállalkozások telephelyein. E végrehajtási jogi aktust a 12. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;

c) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3a) Valamennyi tagállam gondoskodik a 2002/15/EK irányelvnek való megfelelés ellenőrzéséről, és ennek során figyelembe veszi az ezen irányelv 9. cikkében meghatározott kockázattértékelő rendszert. Ezeket az ellenőrzéseket célzottan el kell végezni olyan vállalkozásoknál, amelyeknek egy vagy több járművezetője folyamatosan vagy súlyosan megsérti az 561/2006/EK vagy a 165/2014/EU rendeletet.”;

d) a (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Az 561/2006/EK rendelet 17. cikkének és a 2002/15/EK irányelv 13. cikkének megfelelően a Bizottságnak benyújtott információknak tartalmazniuk kell a közutakon ellenőrzött járművezetők számát, a vállalkozások telephelyein végzett ellenőrzések számát, az ellenőrzött munkanapok számát, valamint a jelentett jogsértések számát és jellegét annak feltüntetésével, hogy utasokat vagy árut szállítottak-e.”.

4. A 3.cikk (5) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A Bizottság szükség esetén végrehajtási jogi aktusok útján tovább pontosíthatja az első bekezdés a) és b) pontjában említett kategóriák definícióit. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 12. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

Összehangolt ellenőrzések

A tagállamok legalább évente hat alkalommal összehangolt közúti ellenőrzés keretében ellenőrzik az 561/2006/EK rendelet vagy a 165/2014/EU rendelet hatálya alá tartozó járművezetőket és járműveket. A tagállamok továbbá törekednek arra, hogy a vállalkozások telephelyein is összehangolt ellenőrzéseket szervezzenek.

Ezeket az összehangolt ellenőrzéseket két vagy több tagállam végrehajtó hatóságai egy időben hajtják végre saját államuk területén.”

6. A 6. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A telephelyi ellenőrzéseket a különféle szállítási és vállalkozásfajtákkal kapcsolatos múltbeli tapasztalatokat figyelembe véve kell megtervezni. Azokban az esetekben is ellenőrzést kell tartani a vállalkozás telephelyén, amikor közúti ellenőrzés során az 561/2006/EK vagy a 165/2014/EU rendeletben vagy a 2002/15/EK irányelvben foglaltak súlyos megsértését állapították meg.”

7. A 7. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a következőképpen módosul:

i. a b) pont helyébe a következő szöveg lép:

„b) a kétévente összegyűjtött statisztikai adatok továbbítása a Bizottság részére az 561/2006/EK rendelet 17. cikke értelmében;”;

ii. a szöveg a következő d) ponttal egészül ki:

„d) az ezen irányelvet és a 2002/15/EK irányelvet átültető nemzeti rendelkezések alkalmazására vonatkozó információk más tagállamokkal történő, ezen irányelv 8. cikke szerinti megosztásának biztosítása.”;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok közötti adat-, tapasztalat- és információcserét aktívan elő kell segíteni, elsősorban, de nem kizárólagosan a 12. cikk (1) bekezdésében említett bizottság, és bármely olyan szerv révén, amelyet a Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján jelöl ki. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárás keretében kell elfogadni.”.

8. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

Információcsere

(1) Az 561/2006/EK rendelet 22. cikkének (3) bekezdése alapján kölcsönösen egymás rendelkezésére bocsátott információkat az alábbiak szerint azon szervezeteknek is rendelkezésére kell bocsátani, amelyek kijelöléséről a tagállamok ezen irányelv 7. cikkének megfelelően értesítették a Bizottságot:

a) ezen irányelv hatálybalépését követően legalább hathavonta egyszer;

b) egyedi esetekben indoklással ellátott tagállami megkeresés alapján.

(2) A tagállamok a valamely másik tagállam által az (1) bekezdés b) pontja szerint igényelt adatokat a megkeresés fogadásától számított 25 munkanapon belül átadják. A tagállamok kölcsönös egyetértéssel ennél rövidebb határidőben is megállapodhatnak. Sürgős esetekben vagy a nyilvántartásokból, például a kockázatértékelő rendszerekből egyszerűen kinyerhető adatok igénylése esetén a tagállamok három munkanapon belül átadják a kért információt.

Abban az esetben, ha a megkeresett tagállam úgy véli, hogy a megkeresés indokolása nem kielégítő, erről 10 munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot. A megkereső tagállamnak részletesebben meg kell indokolnia a megkeresést. Amennyiben ez nem lehetséges, a tagállam visszautasíthatja a megkeresést.

Ha nehéz az információkérésnek eleget tenni vagy az ellenőrzést, szemlét vagy vizsgálatot lefolytatni, a megkeresett tagállam erről 10 munkanapon belül tájékoztatja a megkereső tagállamot, kellőképpen megindokolva az érintett információ szolgáltatására vonatkozó nehézségeket vagy a teljesítésképtelenség okát. Az érintett tagállamok konzultálnak egymással, hogy megoldást találjanak a felmerült problémára.

A kiküldetés helye szerinti tagállam részére történő információszolgáltatásban szisztematikusan jelentkező késedelmek esetén tájékoztatni kell a Bizottságot, amely meghozza a megfelelő intézkedéseket.

(3) Az e cikkben meghatározott információcserét az 1024/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) által létrehozott belső piaci információs rendszeren (IMI) keresztül kell végrehajtani. Ez nem vonatkozik azon információkra, amelyeket a tagállamok az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (**) 16. cikkének (5) bekezdésében említett nemzeti elektronikus nyilvántartásokhoz való közvetlen hozzáférés révén osztanak meg egymással.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 1024/2012/EU rendelete (2012. október 25.) a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről és a 2008/49/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (az IMI-rendelet) (HL L 316., 2012.11.14., 1. o.).

(**) Az Európai Parlament és a Tanács 1071/2009/EK rendelete (2009. október 21.) a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

9. A 9. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok a vállalkozásokra vonatkozó, az egyes vállalkozások által az 561/2006/EK rendelet vagy a 165/2014/EU rendelet vagy a 2002/15/EK irányelvet átültető nemzeti rendelkezések tekintetében elkövetett jogsértések relatív számán és súlyosságán alapuló kockázatértékelő rendszert vezetnek be.

A Bizottság 2021. június 2-ig végrehajtási jogi aktusok révén a vállalkozásokra vonatkozó kockázatértékelés végzésekor alkalmazandó egységes képletet dolgoz ki, amely számításba veszi a jogsértések számát, súlyosságát és előfordulásuk gyakoriságát, továbbá azon ellenőrzések eredményeit, amelyek során nem találtak jogsértést, valamint azt, hogy a közúti szállítási vállalkozás használt-e mindegyik járművében a 165/2014/EU rendelet II. fejezetében foglaltaknak megfelelő intelligens menetíró készüléket. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az ezen irányelv 12. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

b) a (2) bekezdés második mondatát el kell hagyni;

c) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az 561/2006/EK rendelettel és a 165/2014/EU rendelettel kapcsolatos jogsértések első listáját és súlyosságának súlyozását a III. melléklet tartalmazza.

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy az 561/2006/EK rendelettel és a 165/2014/EU rendelettel kapcsolatos jogsértések súlyossága súlyozásának meghatározása vagy aktualizálása céljából ezen irányelv 15a. cikkének megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el annak érdekében, hogy a szabályozási változások és a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó megfontolások figyelembevétele érdekében módosítsa a III. mellékletet.

A legsúlyosabb jogsértések kategóriájába azon jogsértéseket kell besorolni, amelyek esetében az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet rendelkezéseinek be nem tartása haláleset vagy súlyos személyi sérülés nagy fokú kockázatával jár.”;

d) a cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

„(4) A célzott közúti ellenőrzések elősegítése érdekében a nemzeti kockázatértékelő rendszerben lévő adatoknak az ellenőrzés időpontjában elérhetőnek kell lenniük az érintett tagállam összes illetékes ellenőrző hatósága számára.

(5) A tagállamok – az 1071/2009/EK rendelet 16. cikkének (2) bekezdésével összhangban – a nemzeti kockázatértékelő rendszerben lévő adatokat az említett rendelet 16. cikkében említett interoperábilis nemzeti elektronikus nyilvántartásokon keresztül közvetlenül hozzáférhetővé teszik más tagállamok illetékes hatóságai számára.”.

10. A 11. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján iránymutatásokat állapít meg a bevált végrehajtási gyakorlatokról. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 12. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Ezeket az iránymutatásokat a Bizottság kétéves jelentésében közzé kell tenni.”;

b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján közös megközelítést dolgoz ki az 561/2006/EK rendelet 4. cikkének e) pontjában meghatározott egyéb munka időszakainak a nyilvántartására és ellenőrzésére vonatkozóan – beleértve a nyilvántartás formáját és azokat az egyedi eseteket, amikor erre kerül –, valamint a legalább egyhetes olyan időszakoknak a nyilvántartására és ellenőrzésére vonatkozóan, amikor a járművezető elhagyja a járművet és azzal nem tud semmilyen tevékenységet végezni. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az ezen irányelv 12. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”.

11. A 12-15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„12. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 165/2014/EU rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

13. cikk

Végrehajtási intézkedések

A Bizottság bármely tagállam kérésére vagy saját kezdeményezésére végrehajtási jogi aktusokat fogad el, különösen az alábbi célok valamelyike érdekében:

- a) hogy elősegítse az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatos közös megközelítést;
- b) hogy ösztönözze a végrehajtó hatóságoknak az 561/2006/EK rendeletre vonatkozó megközelítései közötti koherenciát és a rendelet összehangolt értelmezését;
- c) hogy megkönnyítse a szállítási ágazat és a végrehajtó hatóságok közötti párbeszédet.

Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat az ezen irányelv 12. cikkének (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

14. cikk

Harmadik országokkal folytatott tárgyalások

Ezen irányelv hatálybalépését követően az Unió tárgyalásokat kezdeményez a releváns harmadik országokkal az ezen irányelvben szereplőkkel egyenértékű szabályok alkalmazása érdekében.

Ezen tárgyalások lezárásáig a tagállamok az 561/2006/EK rendelet 17. cikke szerinti adatok között a harmadik országokból származó járműveken lefolytatott ellenőrzésekről szóló adatokat is megküldik a Bizottságnak.

15. cikk

A mellékletek frissítése

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 15a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a legjobb gyakorlat változásai alapján szükséges kiigazítások bevezetése érdekében módosítsa az I. és a II. mellékletet.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”

12. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„15a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 9. cikk (3) bekezdésében és a 15. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2020. augusztus 1-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazás hatályosságáról. A felhatalmazás hatályossága meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 9. cikk (3) bekezdésében és a 15. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban (*) foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 9. cikk (3) bekezdése és a 15. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

(*) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”

13. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) az A. rész a következőképpen módosul:

i. az 1. és a 2. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „1. napi és heti vezetési idők, szünetek és napi és heti pihenőidők; továbbá a megelőző napokra vonatkozó adatrögzítő lapok, amelyeket a 165/2014/EU rendelet 36. cikke (1) és (2) bekezdésének megfelelően a jármű fedélzetén kell tartani és/vagy ugyanerről az időszakról a járművezető kártyáján tárolt és/vagy az ezen irányelv II. mellékletével összhangban a menetíró készülék memóriájában tárolt és/vagy a kinyomaton szereplő adatok;
2. a 165/2014/EU rendelet 36. cikkének (1) és (2) bekezdésében említett időszakra vonatkozóan minden olyan eset, amikor a jármű megengedett sebességét túllépték, ami magában foglal minden olyan, 1 percnél hosszabb időszakot, amely alatt a jármű sebessége N3 kategóriájú járművek esetében meghaladta a 90 km/órát, vagy M3 kategóriájú járművek esetében a 105 km/órát (a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben (*) meghatározott N3 és M3 kategóriák);

(*) Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.);

ii. a 4. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „4. a menetíró készülék helyes működése (a készülékkel és/vagy a járművezető kártyájával és/vagy az adatrögzítő lapokkal történt esetleges visszaélés megállapítása), vagy, amennyiben indokolt, az 561/2006/EK rendelet 16. cikkének (2) bekezdésében felsorolt dokumentumok megléte a járművön;”;

iii. a szöveg a következő ponttal egészül ki:

- „6. a 2002/15/EK irányelv 4. cikkének a) pontjában meghatározott 60 órás meghosszabbított maximális heti munkaidő; a 2002/15/EK irányelv 4. és 5. cikkében meghatározott egyéb heti munkaidő, kizárólag ha a technológia lehetővé teszi ennek tényleges ellenőrzését;”;

b) a B. rész a következőképpen módosul:

i. az első bekezdés a következő pontokkal egészül ki:

- „4. a 2002/15/EK irányelv 4., 5. és 7. cikkében meghatározott maximális heti átlagos munkaidőre, a szünetekre és az éjszakai munkavégzésre vonatkozó követelményeknek való megfelelés.
5. a vállalkozások kötelezettségeinek betartása a járművezetők szállásdíjának kifizetését és a járművezetők munkájának megszervezését illetően, az 561/2006/EK rendelet 8. cikkének (8) és (8a) bekezdésével összhangban.”;

ii. a második bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

- „2. A tagállamok, amennyiben jogsértést fedeznek fel, adott esetben megvizsgálják a szállítási láncban belül az egyéb felbujtók vagy bűnsegédek – pl. a feladók, a szállítmányozók vagy megbízók – közös felelősségét, beleértve annak ellenőrzését is, hogy a szállítási szerződések lehetővé teszik-e az 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendeletnek való megfelelést.”.

3. cikk

Az 1024/2012/EU rendelet módosítása

Az 1024/2012/EU rendelet melléklete a következő pontokkal egészül ki:

„(13) A Európai Parlament és a Tanács 2006/22/EK irányelve (2006. március 15.) a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 561/2006/EK és a 165/2014/EU rendelet és a 2002/15/EK határozat végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv (*) hatályon kívül helyezéséről: 8. cikk.

(14) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1057 irányelve (2020. július 15.) a közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71/EK irányelv és a 2014/67/EU irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint az 1024/2012/EU rendelet (**) módosításáról: 1. cikk, (14) bekezdés.

(*) HL L 102., 2006.4.11., 35. o.

(**) HL L 249., 2020.7.31., 49. o.”

4. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 165/2014/EU rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével létrehozott bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

5. cikk

Szankciók

(1) A tagállamok meghatározzák az azon szankciókra vonatkozó szabályokat, amelyek a feladókkal, szállítmányozókkal, vállalkozókkal és alvállalkozókkal szemben az 1. cikk alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetében alkalmazandók, amennyiben az említetteknek tudomásuk volt, vagy – tekintettel az összes lényeges körülményre – tudomással kellett lenniük arról, hogy olyan fuvarozási szolgáltatásokat rendelnek meg, amelyek sértik az említett rendelkezések.

(2) A tagállamok megállapítják az 1. cikk alapján elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak, visszatartó erejűnek és megkülönböztetéstől mentesnek kell lenniük.

6. cikk

Intelligens végrehajtás

A 2014/67/EU irányelv sérelme nélkül és az ezen irányelv 1. cikkében foglalt kötelezettségek fokozottabb végrehajtása érdekében a tagállamok biztosítják, hogy területükön egységes nemzeti végrehajtási stratégiát alkalmaznak. E stratégiának a 2006/22/EK irányelv 9. cikkében említett, nagy kockázatot jelentő vállalkozásokra kell összpontosítania.

7. cikk

Értékelés

(1) A Bizottság 2025. december 31-ig értékeli ezen irányelv végrehajtását, különös tekintettel az 1. cikk hatására, és jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az irányelv alkalmazásáról. A Bizottság a jelentését adott esetben jogalkotási javaslat kíséretében nyújtja be. A jelentést közzé kell tenni.

(2) Az (1) bekezdésben említett jelentés benyújtását követően a Bizottság rendszeresen értékeli ezt az irányelvet, és az értékelések eredményeit benyújtja az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Az értékelések eredményeihez adott esetben mellékelni kell a megfelelő javaslatokat.

8. cikk

Képzés

A tagállamok a meglévő végrehajtási rendszerekre építve együttműködnek a végrehajtó hatóságok számára nyújtott oktatás és képzés területén.

A munkáltatók felelőssége annak biztosítása, hogy járművezetők az ezen irányelvhez kapcsolódó jogait és kötelességeiket illetően megfelelő ismeretekkel rendelkezzenek.

9. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok legkésőbb 2022. február 2-ig elfogadják és kihirdetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Ezeket a rendelkezéseket a tagállamok 2022. február 2-től alkalmazzák.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

10. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

11. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2020. július 15-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

D.M. SASSOLI

a Tanács részéről

az elnök

J. KLOECKNER

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU